

# LA VIE AU GRAND AIR

## ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr. ÉDITION DE LUXE  
DÉPARTEMENTS — 15 fr. FRANCE. Un an. 30 fr.  
ÉTRANGER — 20 fr. ÉTRANGER. — 40 fr.

12 Juin 1903. — N° 248.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1<sup>er</sup> Arr<sup>t</sup>)

## PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50  
LA PAGE . . . . . 600 fr.  
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.



## LA RENTRÉE DE QUO VADIS, VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE PARIS.

(Voir l'art. p. 385 et suiv.)

Certainement, la victoire de l'Écurie Edmond Blanc, qui se présentait formidable avec trois chevaux de grande valeur, était escomptée; mais Caius et Vinicius semblaient avoir les préférences du public. Les trois représentants de la casaque orange couraient leur chance respective, et si Quo Vadis a triomphé de Caius et de Vinicius, c'est à la finesse et à l'énergie de l'admirable jockey qu'est Willy Pratt qu'il le doit. La foule et les sportsmen lui ont fait, des deux côtés de la piste, une ovation méritée.

# ENTRE NOUS

## CONCOURS N° 2

(Tour de France)

Notre confrère "l'Auto" ayant reporté au 1<sup>er</sup> juillet la date du premier départ de la Course du Tour de France, nous avons de notre côté reporté au mardi 30 juin la clôture du Concours n° 2. — Les réponses portant la date de la poste du 30 juin seront admises à concourir.

Rappelons que, pour ce Concours, les concurrents auront à répondre aux deux questions suivantes :



### Costume de fourrure

pour Automobiles

DE STRÖM

Valeur, 600 francs.

Premier Prix

On trouvera dans l'Auto, dans la semaine qui précédera la course, c'est-à-dire du 23 au 30 juin, le nom des engagés et les renseignements permettant d'établir des pronostics.

Les prix attribués à ce concours sont :

PREMIER PRIX : Une pelisse de fourrure signée O. Ström et fils (valeur 600 fr.) et un appareil photographique Spido-Gaumont (valeur 350 fr.).

DEUXIÈME PRIX : Un phonographe « Zénith » de Girard et C<sup>ie</sup> (valeur 345 fr.).

TROISIÈME PRIX : Une jumelle longue-vue L. Petit (valeur 200 fr.).

AUTRES PRIX : Un appareil photographique « Le Réve » de chez Girard et C<sup>ie</sup> (200 fr.), un bronze de chez Menestrier (200 fr.), un phonographe Columbia (125 fr.), une trousse de voyage Sormani (100 fr.), un phonographe Columbia (125 fr.), un phonographe Pathé (120 fr.), une entrée permanente au Vélodrome du Parc-des-Princes (100 fr.), une montre Girard et C<sup>ie</sup> (75 fr.), un sac de voyage Deraisme (50 fr.), une carabine Excelsior (40 fr.), une loge au Nouveau-Cirque, un exerciceur Charlemont, une collection V. G. A. de 1902, une carabine Excelsior, un abonnement de 6 mois à l'Auto.

En outre, les 25 PREMIERS de chaque Concours seront qualifiés pour un CONCOURS D'HONNEUR dont le premier prix sera

Une Voiture Automobile

Boyer, 4 places, valeur 6.000 fr., Pneumatiques Continental. Ce Concours est ouvert à tous, ABONNÉS ou LECTEURS.

Le concours sera clos le mardi 30 juin. Les réponses portant la date de la poste du 30 juin seront admises à concourir.

Rappelons que pour prendre part à ce concours les abonnés devront joindre à leur solution la bande d'abonnement; les acheteurs au numéro devront joindre à chaque solution trois bons détachés de trois numéros de dates différentes de la Vie au Grand Air. Bien spécifier, sur l'enveloppe contenant le concours et les 3 bons, le numéro du concours auquel l'abonné ou le lecteur prend part.

Bien conserver le numéro de la Vie au Grand Air d'aujourd'hui et ne pas oublier d'acheter et de conserver les numéros suivants, ainsi que les précédents, dans le cas où on ne les aurait pas déjà, afin de ne pas manquer de « bons » au moment de l'envoi de chacun des trois concours subsistants.

(Le bon se trouve à la page III de la couverture.)

LES EDITEURS.

1<sup>o</sup> Quels seront, dans l'ordre d'arrivée, les trois premiers concurrents de la Course cycliste du Tour de France (classement général officiel)?

2<sup>o</sup> Quel sera le temps total du vainqueur de la Course (temps déclaré officiel par le journal organisateur l'Auto)?

Le classement général s'entend du classement des coureurs ayant accompli les six étapes.

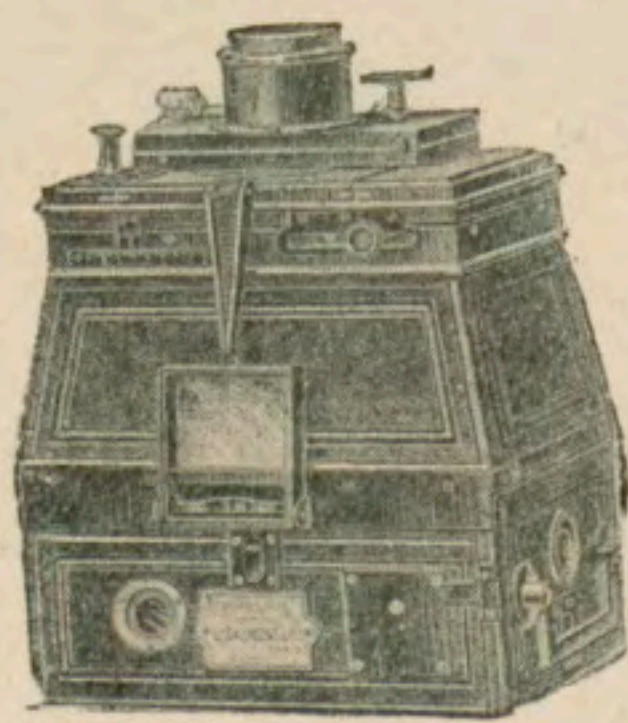
Le gagnant sera celui dont la réponse à la 1<sup>re</sup> question se rapprochera le plus du classement officiel.

En cas d'égalité entre deux concurrents, le classement se fera par les réponses à la seconde question.

C'est pourquoi, il sera utile de donner les temps en minutes, secondes et cinquièmes de seconde, afin d'éviter les dead-heat.

A titre de renseignement, le total des étapes est de 2.200 kilomètres; les 1.200 kilomètres de Paris-Brest ont été couverts par Garin en 52 h. 11 m. 1 s.

On trouvera dans l'Auto,



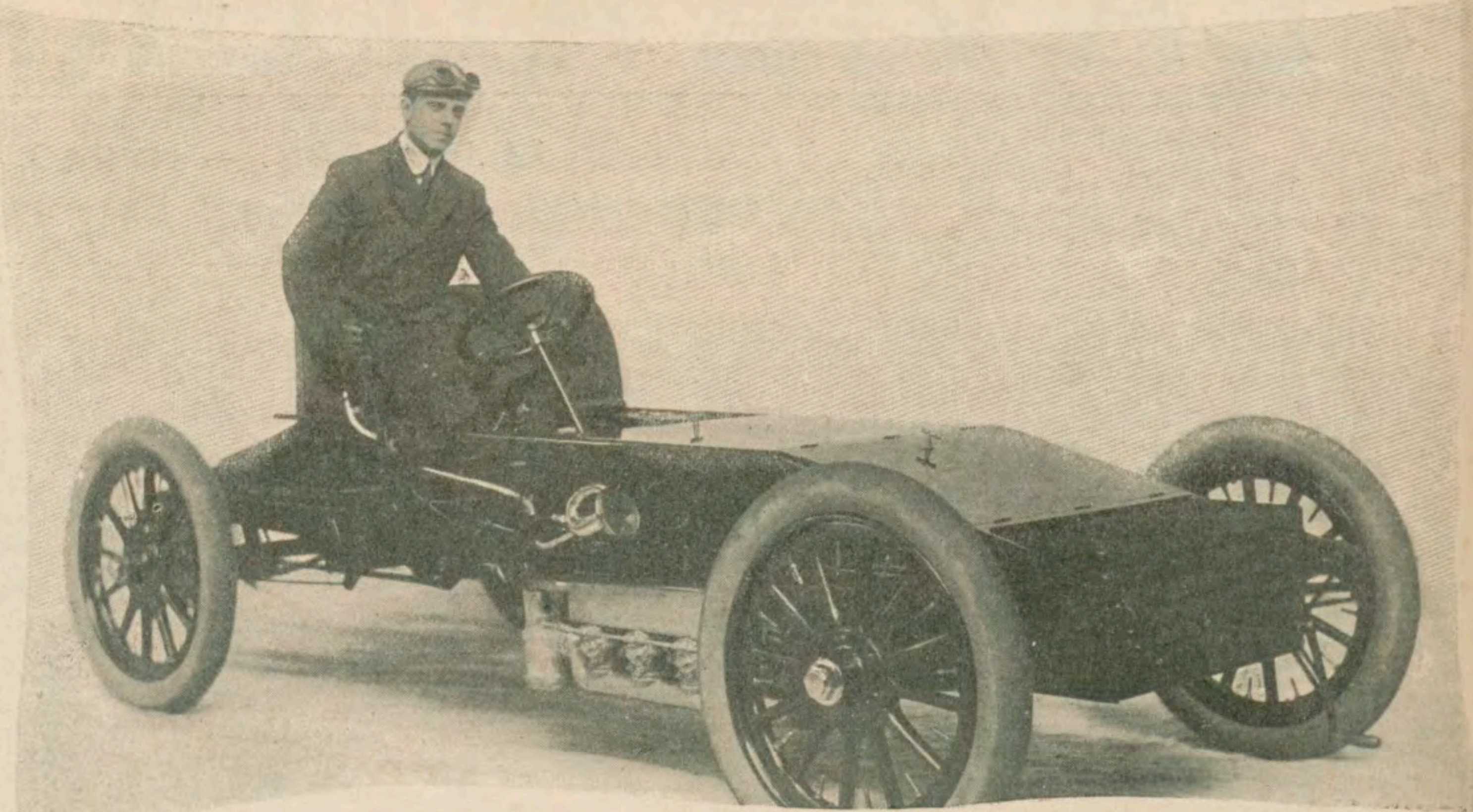
### Spido-Gaumont

9 X 12

Objectif ZEISS

Valeur, 350 francs

Premier Prix



Percy-Owen

est, avec Alexandre Winton et L.-P. Mooers, un des représentants de l'Amérique dans la Coupe Gordon-Bennett. Il vient de débarquer en Angleterre avec ses deux compatriotes.

## Avant la Coupe Gordon-Bennett

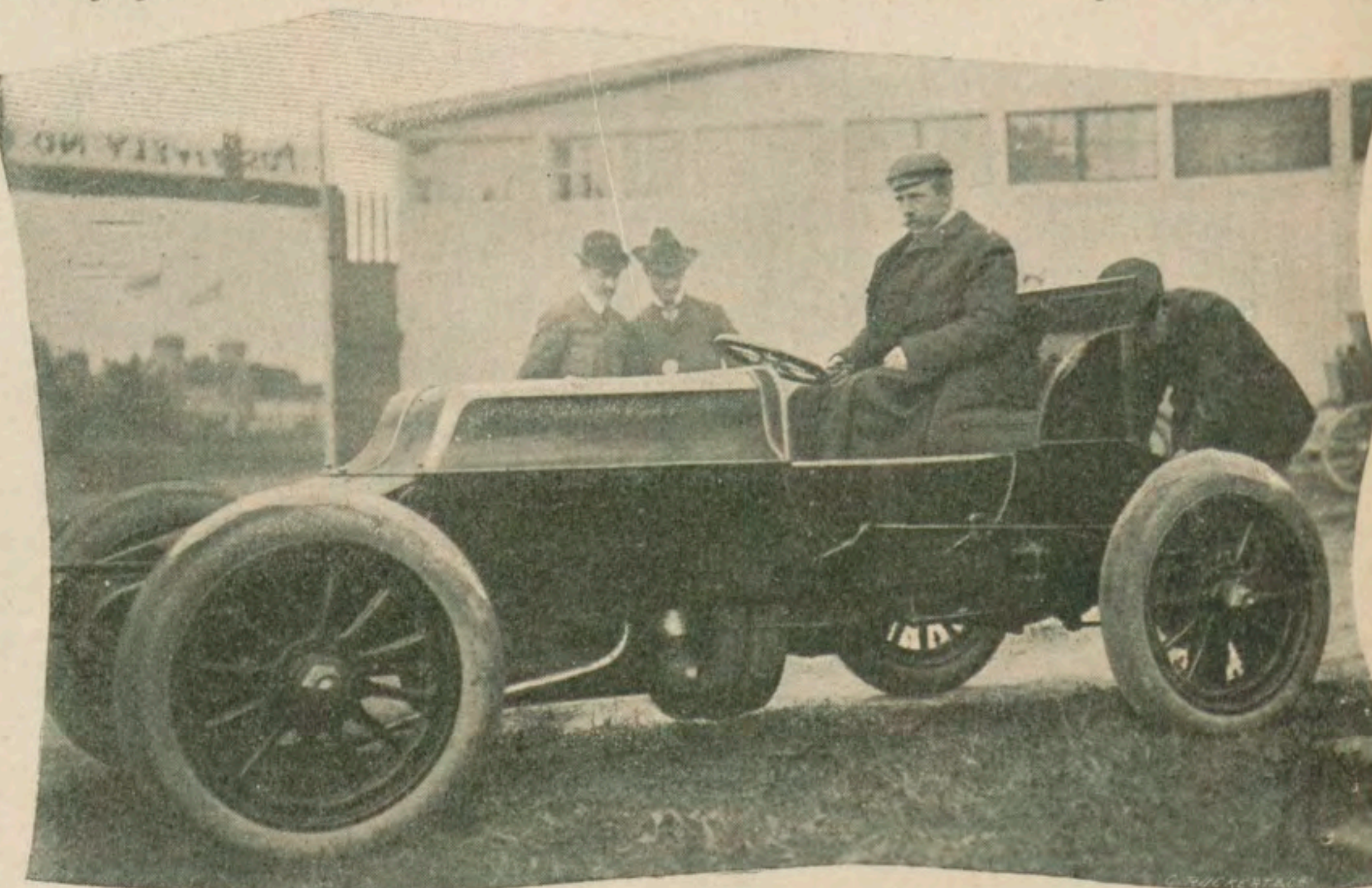
CE QU'ELLE FUT - CE QU'ELLE SERA

Tout le monde connaît aujourd'hui l'histoire de la Coupe Gordon-Bennett. Un peu sacrifiée jusqu'ici par les circonstances, elle y puise, au contraire, cette année un renouveau d'intérêt puissant, et il

est fort probable que nous verrons justifier la parole que nous disait, à Nice, M. Harmsworth, directeur du grand journal anglais, le Daily Mail : « Celui qui gagnera la Coupe sera, cette année, le maître du marché européen. »

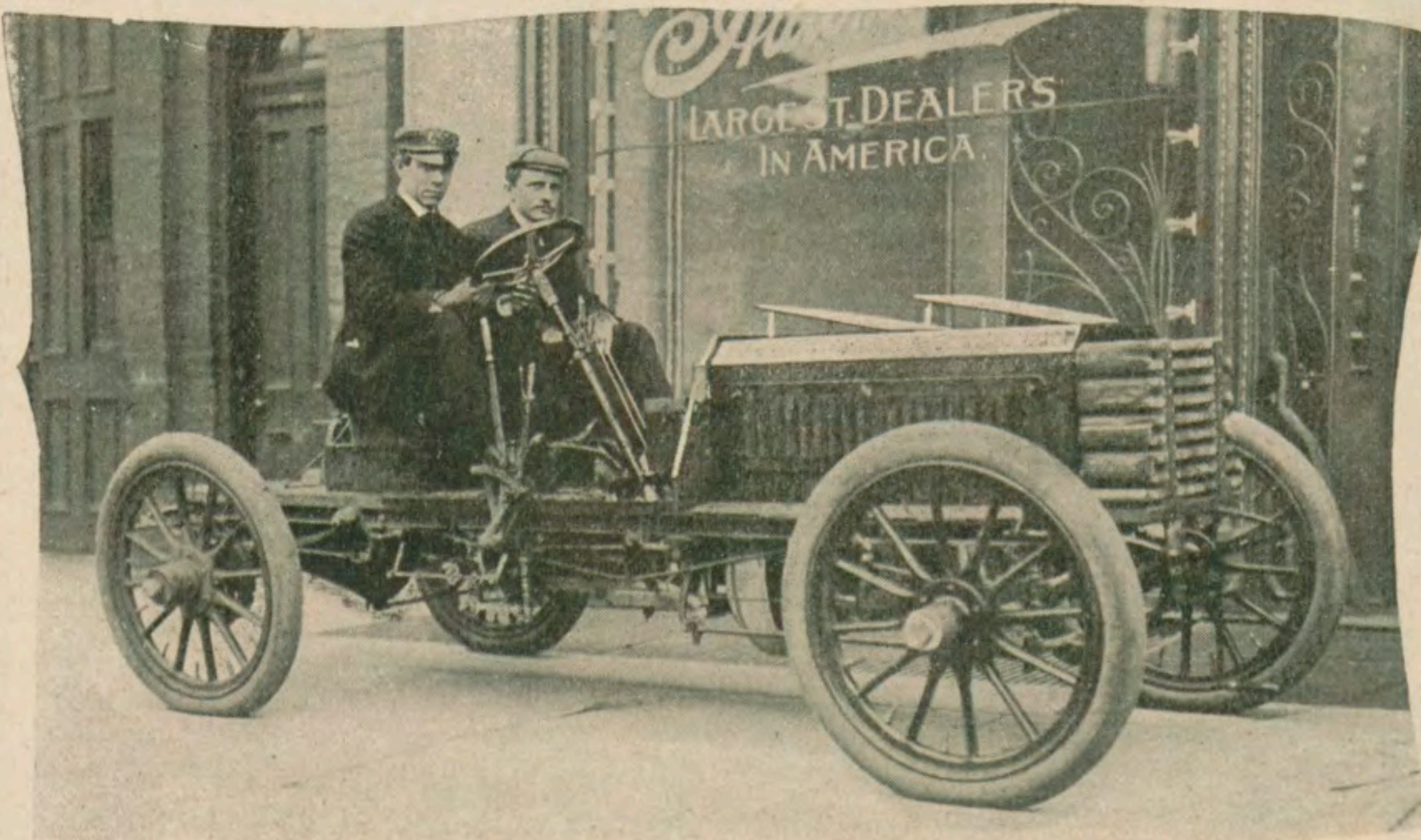
• • •

Il faut chercher à cette transformation trois causes principales, et même quatre. La première, c'est que pour la seconde fois seulement depuis sa fondation, la Coupe Gordon-Bennett est une épreuve à part. En 1901 et en 1902, elle fut noyée dans le flot des concurrents de Paris-Bordeaux et de Paris-Vienne, et elle passa presque inaperçue. Mais la première



Alexandre Winton

sur la voiture qu'il pilotera dans la Coupe Gordon-Bennett.



L.-P. Mooers

sur son engin de la Coupe.

là que nous trouverons la seconde raison, on pressent qu'il y aura lutte et si l'équipe française est un peu favorite encore, on peut dire qu'elle ne l'est pas de beaucoup sur l'équipe allemande.

La troisième raison, c'est que cette année la Coupe Bennett non seulement ne se trouvera pas confondue avec la grande course, mais encore ne sera pas légèrement aplatie par elle. Paris-Madrid, on sait comment, fut transformée en Paris-Bordeaux, dont la distance est sensiblement égale à

celle de la Coupe, et il est permis d'espérer que les véhicules essayés et mis au point sur Paris-Bordeaux peuvent et doivent donner dans la Coupe le maximum de ce qu'on est en droit d'en attendre.

Enfin, le hasard spirituel a bien fait les choses en envoyant courir la Coupe en Irlande. L'Angleterre et l'Amérique sont aujourd'hui le grand marché du monde en automobile, et la race anglo-saxonne s'intéresse toujours surtout à ce qui se passe chez elle. Ajoutez que beaucoup de millionnaires américains sont d'origine irlandaise et vous comprendrez pourquoi « The Irish Fortnight », la quinzaine d'Irlande, risque fort de devenir, cette année, le pivot de l'intérêt général de notre monde.



Ballyshannon.

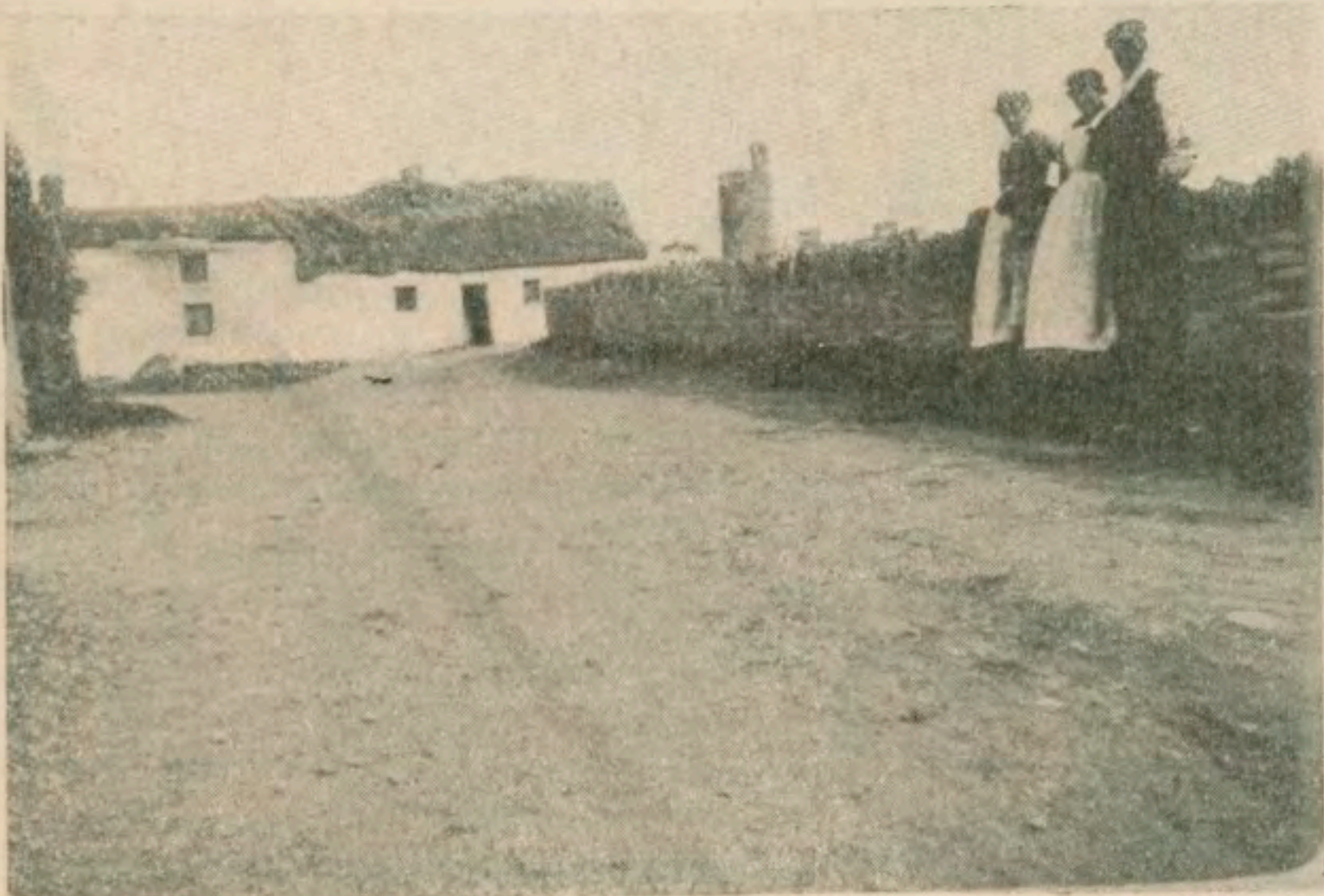
Point de départ de la Coupe Gordon-Bennett.

montées par MM. R. de Knyff, vainqueur des courses de 1899, Charron, vainqueur de Paris-Bordeaux 1899, et Girardot, second de la plupart de ces épreuves.

L'équipe américaine comprenait le fameux Winton, qui n'avait, à cette époque, qu'un curieux et étrange engin à un seul cylindre horizontal, et,

Coupe exigeant que le véhicule tout entier soit construit dans le pays dont il défend les couleurs.

La lutte n'était donc pas difficile à prévoir. La 20-chevaux de M. René de Knyff ne fut jamais dans l'affaire. La course se passa entre Charron et Girardot, qui ne furent qu'un moment menacés par Jenatzy. Celui-ci ne finit d'ailleurs pas la course, qui se disputait sur le parcours Paris-Lyon par Versailles, Chartres, Orléans, Nevers, Moulins et Roanne. Charron prit d'abord la tête, puis fut passé par Girardot et celui-ci, à son tour, cassa une roue en évitant un cheval dans Orléans, tandis que Charron faussait un essieu dans un caniveau. Finalement, Charron prenait la tête et arrivait premier à



Old Kilcullen.

Attention! Virage dangereux à droite.

C'est au commencement de 1900 que M. Gordon-Bennett, le richissime propriétaire du *New-York Herald*, fit don à l'Automobile-Club de France de la Coupe à laquelle nous avons donné son nom, mais qui, de par la volonté de son fondateur, devait s'appeler *International Automobile Cup*.

Elle fut dès le début, et dans l'esprit de M. Bennett, ce qu'est la Coupe America dans le monde du yachting, un trophée international qu'on doit se disputer et dont les Automobile-Clubs de chaque pays ont la garde et



Athy.

Un contrôle est établi dans cette ville.

la défense. La France étant déjà, en 1900, le pays par excellence de l'automobile, la garde du challenge lui fut confiée.

Au début, à vrai dire, la Coupe Bennett fut plus un trophée que se disputaient les fabricants français qu'une Coupe internationale. Et il a fallu, cette année, l'entrée en lice du seul concurrent sérieux que nous ayons trouvé à l'étranger, la marque allemande Mercedes. En 1900, la Coupe Gordon-Bennett fut disputée un peu à la diable sur un parcours non organisé, l'autorisation de l'épreuve n'ayant été donnée que la veille, et les autorités étant encore sous le coup de l'accident de La Croix de Noailles. L'équipe française se composait de trois Panhard et Levassor,

La route d'Athy à la Mount.

Une véritable piste.

comme c'était la grande mode en Amérique, des roues de bicyclettes avec des pneus collés.

L'équipe allemande comprenait une Benz montée par Eugen. Elle déclara d'ailleurs forfait au départ. Enfin, l'équipe belge comprenait la Bolide de Jenatzy, qui était d'ailleurs déjà déclassée au départ, comme ayant des pneus français, des Michelin, et le règlement de la

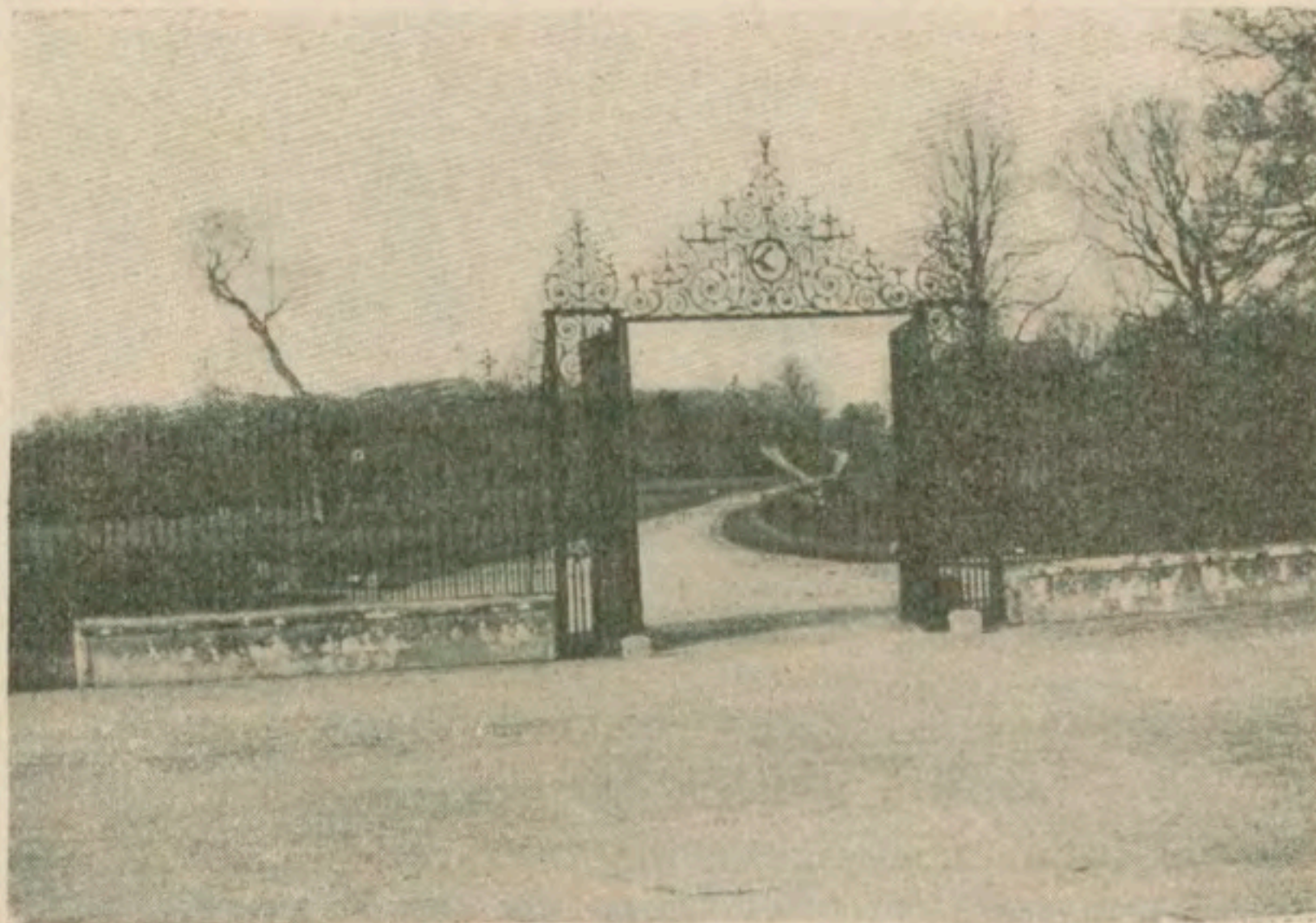
Mageney Bridge.

Les concurrents traversent le pont.

Lyon, ayant avec lui Henry Fournier, qui faisait, comme mécanicien, ses débuts en course.

La France étant victorieuse, ce fut elle qui conserva le challenge et qui eut la charge d'organiser la Coupe en 1901.

Les autorisations se faisaient de plus en plus difficiles. On résolut de joindre la Coupe Bennett à Paris-Bordeaux. On ne put peut-être pas faire autrement, mais il est incontestable qu'au point de vue de la Coupe ce fut un désastre. Elle disparut complètement dans l'ensemble.



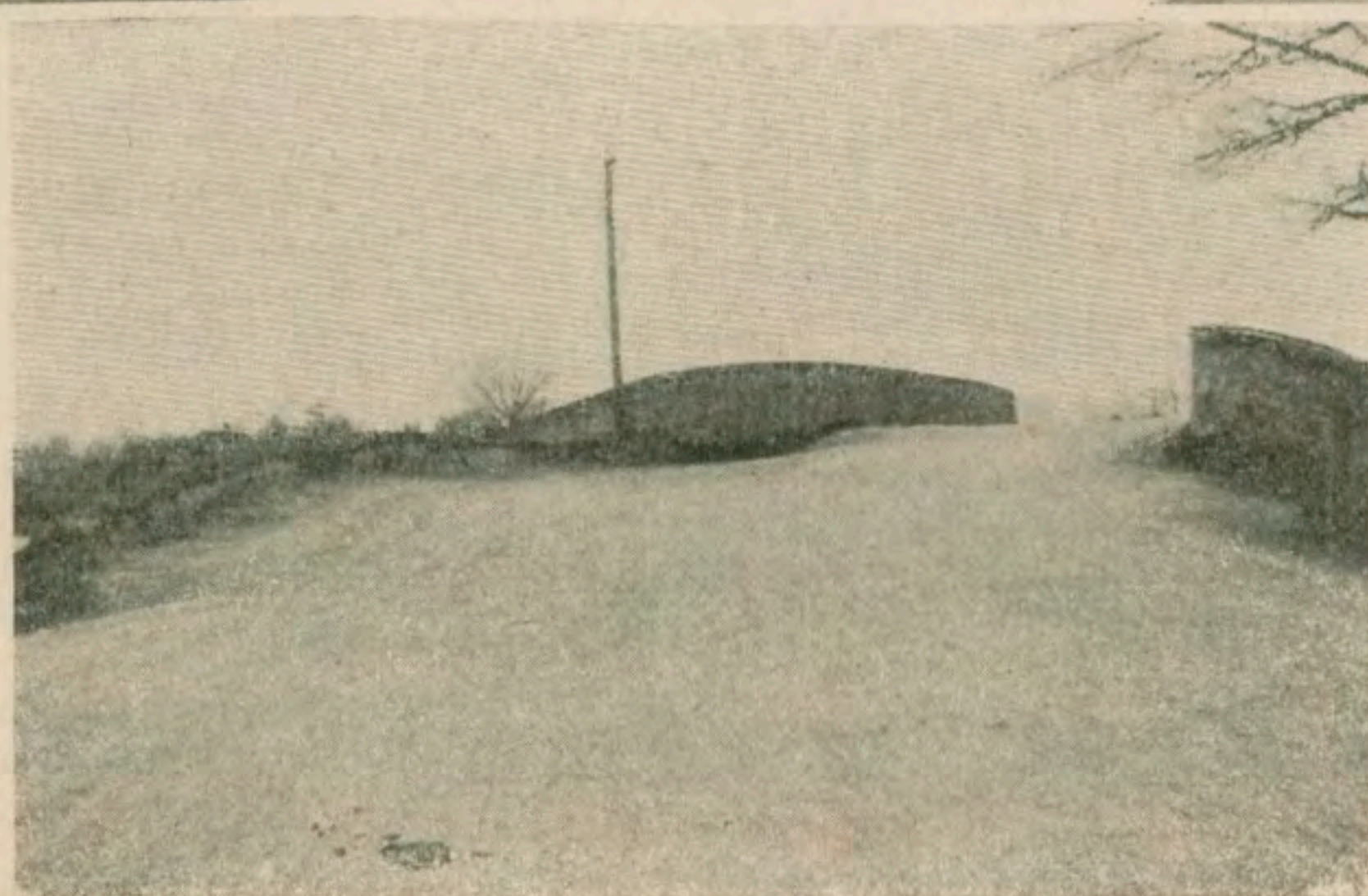
Castledermot.

L'entrée du parc.

L'étranger ne paraissait du reste guère soucieux de venir nous ravir ce trophée.

L'équipe française comprenait Charron, le détenteur de la Coupe; Levegh, qui avait été l'incontestable triomphateur de 1900 et Girardot, le second de la Coupe.

Charron et Girardot montaient tous deux des 40-chevaux Panhard, type Paris-Berlin, et Levegh une 60-chevaux Mors, du type que devait conduire à la victoire Henry Fournier dans Paris-Bordeaux et Paris-Berlin. Au dernier moment, toutes les équipes étrangères déclarèrent forfait et l'équipe française, c'est-à-dire les deux marques rivales, se disputa seule la Coupe. Levegh sembla tout d'abord gagner avec une réelle facilité. Il mena le train à une allure endiablée, pre-



Un pont sur le canal, près de Monastrevan.

Passage difficile, chauffeurs, étouffez les gaz!

nant presque aussitôt la tête et établissant des temps qui battaient même ceux de tous les concurrents de Paris-Bordeaux qui partaient à quelques minutes derrière lui, à l'exception toutefois de Henry Fournier, qui fut bientôt presque sur lui et qui, après avoir passé Voigt, avant Vendôme, n'eut bientôt plus que Levegh devant lui.

Ce fut en sortant de Tours, et un peu avant Châtellerauld, que Levegh fut rejoint. Il venait de casser la couronne trop faible de son pignon arrière sur les caniveaux des Ormes, et Fournier le passa arrêté dans Dangé. « Je vois toujours, m'a-t-il dit souvent, la voiture bleue arrêtée là et ce pauvre Levegh levant les bras au ciel quand il me vit passer en trombe! » La Coupe était finie pour Levegh. Elle l'était aussi pour Charron, qui avait consommé toutes ses soupapes, y compris celles de rechange, à Châteaudun. Girardot avait démolé son embrayage à Tours, mais, avec sa ténacité remarquable, il avait réparé et il finissait quand même, en mauvais rang dans la course, mais vainqueur de la Coupe sur laquelle, pour la deuxième fois, la France inscrivait son nom.

Il ne manqua pourtant pas, dès ce moment, d'esprits chagrins pour prévoir que la Coupe, ayant bien failli nous échapper, même sans concurrents, il était fort possible qu'elle nous échappât un jour si quelque concurrent, pourvu d'une voiture moins rapide que les nôtres, mais régulière, pouvait profiter de notre désarroi.

C'est exactement ce qui se passa dans la Coupe de 1902, qui se disputa sur le parcours Paris-Innsbruck, dans Paris-Vienne, et avec l'étrange clause que nécessitait la neutralisation de la Suisse.

La Coupe Gordon-Bennett qui, dans l'esprit du fondateur, était avant tout une épreuve d'endurance, se disputait finalement en trois journées, l'une de Paris à Belfort, la seconde de Belfort à Bregenz, neutralisée, et la troisième de Bregenz à Innsbruck.

L'équipe française était formidable comme conducteurs. Elle comprenait Girardot, détenteur de la Coupe en 1901; Fournier, vainqueur de Paris-Bordeaux et Paris-Berlin, et René de Knyff.

Chacun montait une voiture différente : Girardot avait une nouvelle C.G.V., Henry Fournier avait une Mors et René de Knyff une Panhard et Levassor.

Il semblait donc qu'avec ces conducteurs et ces engins aucune lutte ne fût possible, car l'équipe étrangère avait fini, au départ, par se réduire à un seul véhicule, la Napier anglaise de S. F. Edge.

Girardot partit le premier, mais, dès le passage à niveau d'Ozoir- | donna son fondateur : *International Automobile Cup*. GEORGES PRADE.

la-Ferrière, il était passé en vitesse par Fournier, qui fit ce jour-là obscurément, comme se font souvent les plus belles courses, sa plus belle épreuve. Avec une voiture, à cette époque beaucoup moins rapide que celle de René de Knyff, il fit les deux tiers du parcours, sans se laisser rejoindre et prenant même jusqu'à quatre minutes, sur la partie difficile du trajet, à l'habile et sage champion de Panhard. Il crève et de Knyff le passe. Il repart derrière lui et regagne du terrain. Mais sa transmission le lâche avant Belfort, où René de Knyff arrive

premier, lâchant de loin tous ses concurrents de Paris-Vienne. Girardot a abandonné lui aussi. Nul à ce moment ne fait attention à Edge. Mais le lendemain, à Bregenz, après la traversée de la Suisse, de Knyff est inquiet. Il craint pour son différentiel et, en effet, à 20 kilomètres à peine d'Innsbruck, son différentiel le lâche en plein triomphe, tenant la tête, et Edge, qui est à 5 heures de lui, enlève la Coupe.

Voici maintenant quelques mots sur les engins que piloteront dans la Coupe les chauffeurs américains.

Les deux nouvelles Winton de course sont plus basses et plus longues que l'ancien Bullet de Winton. Ce sont certainement les voitures les plus aplaties sur le sol qu'il y ait en ce moment, et le centre de gravité doit être porté nettement au-dessous des essieux.

Le moteur, comme on peut le voir par la position des clapets, est un moteur horizontal ou plutôt un moteur transversal.

La machine de Winton a couvert le mille en 1 m. 2 s. à Glenville, ce qui ferait du 58 milles à l'heure environ ou 93 kilomètres.

Les deux Winton ont une transmission par cardan

longitudinale. Henry Fournier, qui a souvent couru contre Winton, déclarait que cette transmission lui avait toujours donné de bons résultats. En tout cas, il est à noter que les trois voitures anglaises et américaines sont à cardan et les trois françaises et les trois allemandes à chaîne.

La voiture de Winton a 9 pieds 6 inches (2 m. 85) d'empattement et 4 pieds 8 inches (1 m. 40) de voie.

Cette année, nous irons donc courir la Coupe en Angleterre, ou plutôt en Irlande. Nous présentons aujourd'hui à nos lecteurs une vue presque complète en quinze photographies de cette route où vont se jouer des millions.

Dans un prochain numéro, nous présenterons les acteurs du drame, les douze concurrents de la Coupe Bennett 1903, la première Coupe qui mérite le nom que lui



Une belle route de 9 milles de long.  
Rendez-vous des amateurs du 140 à l'heure.



Vieille porte près de Stradbully.  
Attirera peu l'attention des concurrents à 140 à l'heure.



La route, un peu avant Babyllynan



Glerdscull.



Ardscull.



La réfection des routes avant l'épreuve.

## Le Prix Blanchet

Aussi populaire et renommée que la journée des Championnats nationaux, celle du prix Blanchet attire toujours la foule au Bois de Boulogne sur le terrain du Racing Club de France. Il en a été dimanche dernier comme les années précédentes.

● ● ●

Le dixième prix Blanchet a remporté un complet succès, tout à l'honneur de la société organisatrice, le Racing Club de France, qui a reçu, dimanche, sur son terrain de la Croix-Catelan le public des grands jours, malgré la concurrence du Grand Prix de Paris.

La fête fut complète pour le club doyen qui a vu rentrer, avec quelle joie dans son club-house le challenge offert par le regretté explorateur Paul Blanchet. Le Racing a gagné brillamment, distançant de loin ses compétiteurs, d'autant que le tenant de l'an passé, le Sport Athlétique Bordelais, n'avait pu venir défendre son bien, plusieurs de ses coureurs étant indisponibles.

Derrière le Racing Club de France, premier avec 37 points, c'est d'ailleurs un autre club bordelais, le Stade Bordelais, qui a pris la place d'honneur avec 89 points. Venait ensuite l'autre équipe de province engagée, le Football-Club de Lyon, précédant de peu, avec 113 points, la Société Athlétique de Montrouge qui a déçu ses toujours nombreux partisans. Elle comptait 119 points. L'Union Sportive



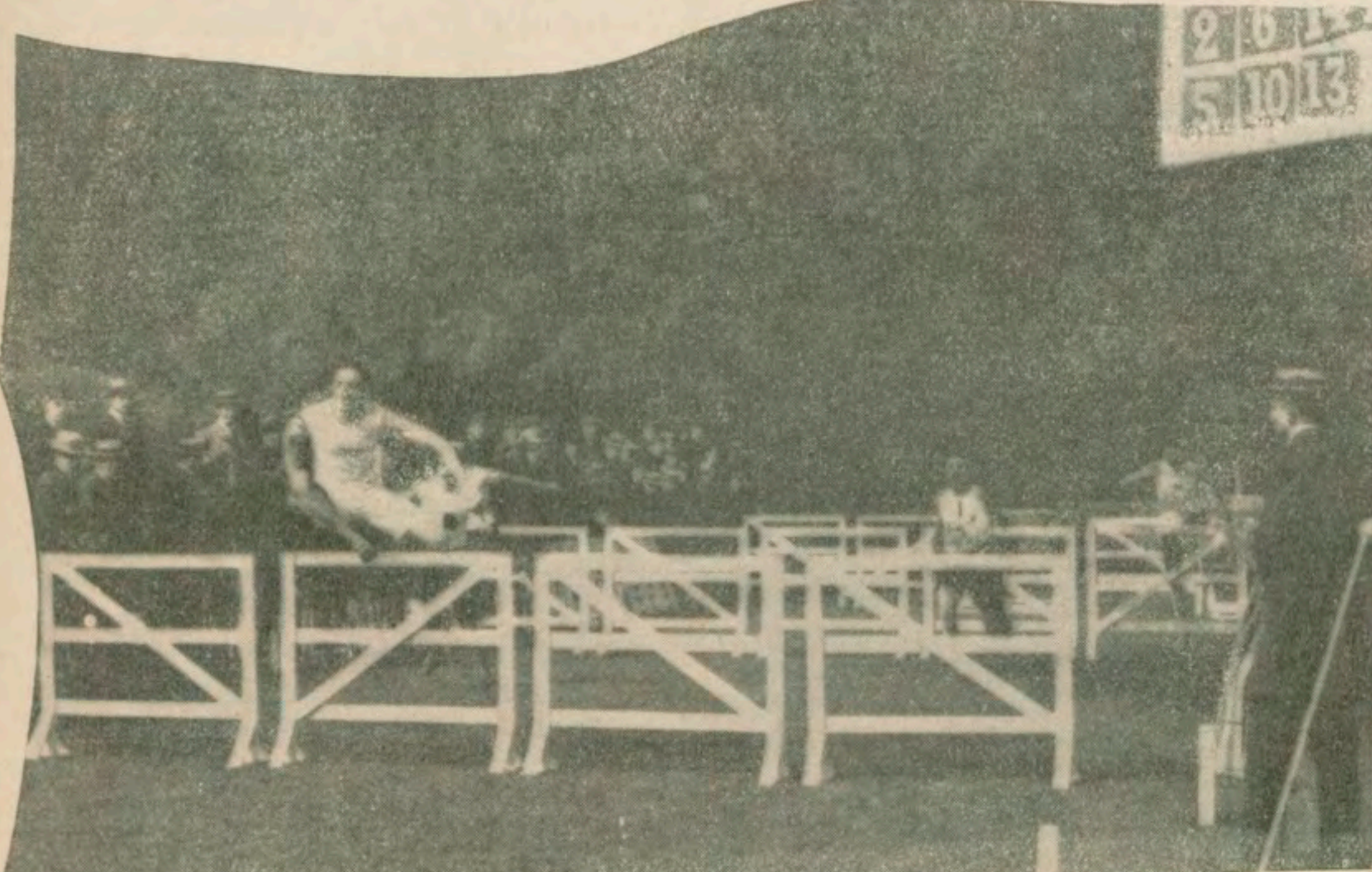
Salomez. Filiatre. De Fleurac.  
La tripléte du R. C. F. gagnant la première catégorie du 1500 mètres.  
De Fleurac précédant ses camarades Filiatre et Salomez.

et plus léger au saut de l'obstacle.

Il a égalé, avec 17 secondes, le record de France qu'il peut battre quand il voudra. Ce fut ensuite le 1.500 mètres, où triompha la tripléte du Racing, composée de De Fleurac, Filiatre et Salomez, ce dernier faisant une course superbe et venant régler Ragueneau, le crack de Montrouge, dans la ligne droite. Celui-ci ne semblait pas d'ailleurs à son affaire. Il était suivi de son camarade Avé, des Bordelais Larrieu et Soubiès et du Lyonnais Gauthier, dont on attendait mieux. Gauthier avait, en effet, battu officiellement le record de France de la distance à Lyon. Enfin, dans le 400 mètres, les premières places sont encore revenues à des coureurs du R. C. F., Bellin du Coteau et Chastanié.

Peu de chose à dire de la seconde série où l'Association Sportive de la Seine a pris la première place devant le Tennis-Club Scéen, le Sporting Club International et l'Amicale Sportive de Neuilly. Dans les épreuves de vitesse, le T. C. S. avait pris un avantage marqué, mais il n'a pour ainsi dire pas existé dans le 1.500 mètres qui lui a fait perdre toutes ses chances.

Comme d'usage, le classement établi par les zélés organisateurs a été délicat et minutieux. Il y eut ensuite une charmante distribution de récompenses, empreinte d'une cordialité qu'on souhaiterait coutumière. Un petit discours plein d'humour et de bonhomie a été prononcé par M. Paul Lejeune, président du Ra-



Klingelhofer,  
du R. C. F., gagnant la première  
catégorie du 110 mètres haies.



Marescal,  
du T. C. S., gagnant la deuxième  
catégorie du 110 mètres haies.

Parisienne et le Stade français, dont la plupart des représentants ont été obligés de s'abstenir dans les finales, complétaient le lot.

Toutes les courses ont présenté de l'intérêt. On sait que le Blanchet se dispute par équipes de 3 coureurs par club sur 100 mètres, 400 mètres, 1.500 mètres et 110 mètres haies. Dans le 100 mètres, ce fut Delarbre, de la S. A. M., la révélation de l'année, qui s'adjugea très brillamment la première place. La performance du challenge Dave, huit jours avant, l'imposait à l'attention. Son temps: 11 s. 4/5 est bon. Dans le 110 mètres haies, aussi facile victoire du racingman Klingelhofer, qui n'a jamais paru plus élégant



Avant le départ du 400 mètres.

cing Club de France. Et il était charmant de recevoir son prix des petites mains potelées de Mlle Madeleine Blanchet, la ravissante fillette de notre pauvre ami Paul Blanchet.

Et ce ne fut pas encore la fin, les sportsmen présents s'attardant de longues minutes encore à applaudir Eynard qui, dans ses exercices d'entraînement, et à de fréquentes reprises, a fait dépasser au disque la ligne des 40 mètres.

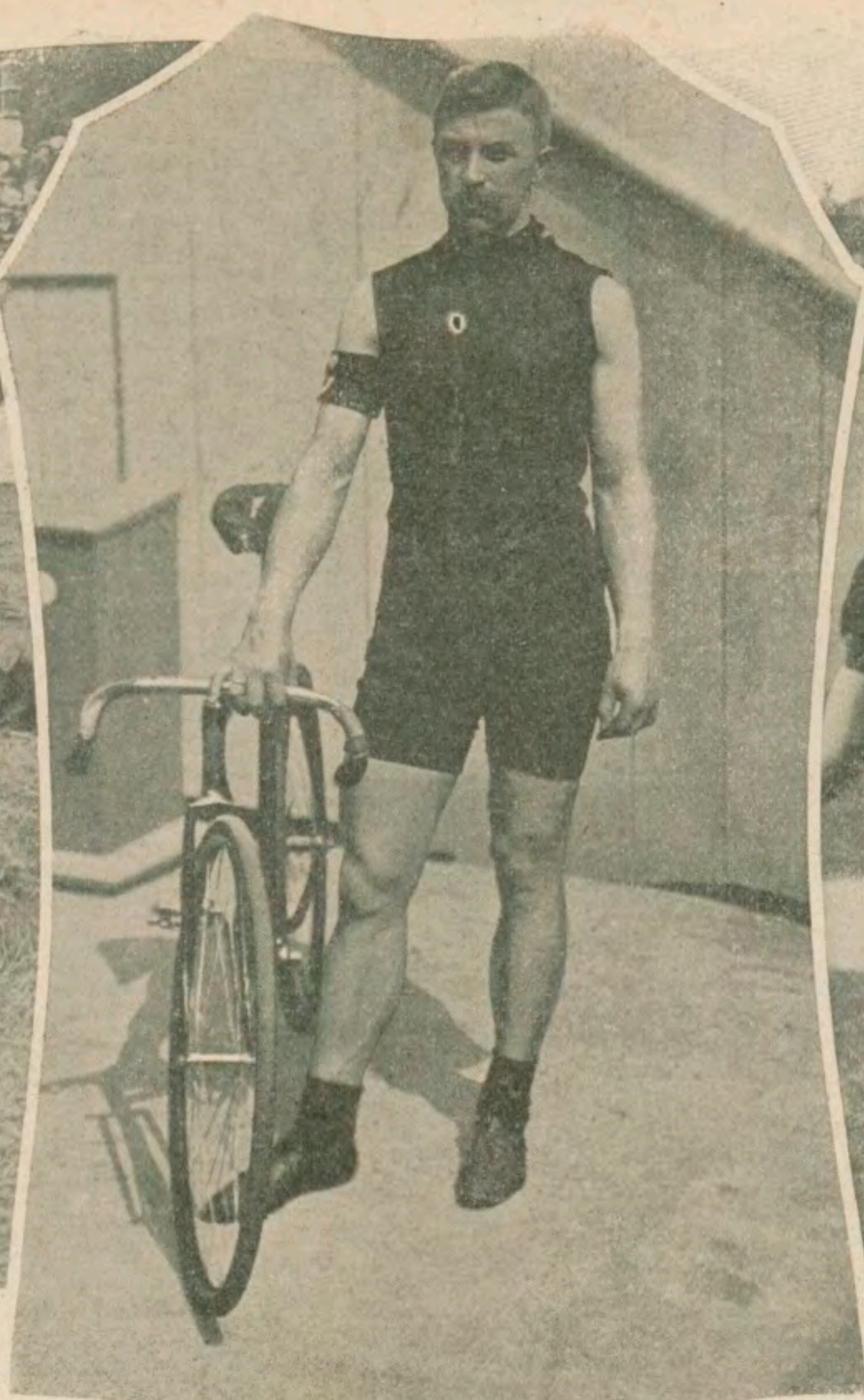
Journée ensoleillée et sportive.

Malheureusement il me faut terminer en signalant un accident. Du Rhéart, de la S. A. M., en sautant en hauteur, est mal tombé et s'est luxé le coude.

F. Fos.



Le nègre se repose sur l'herbe en compagnie du directeur du Vélodrome.



Ellegaard, gagnant du Grand Prix de l'U. V. F.



Major Taylor et Bourotte se racontent les potins de la piste.

## La Rentrée de Major Taylor

Nous voilà lancés en plein mouvement cycliste et chaque semaine qui s'écoule apporte quelques événements sensationnels nouveaux.

Les deux derniers ont été le Grand Prix de l'Union Vélocipédique de France et le match à trois entre Major Taylor, Ellegaard et Meyers, que le Vélodrome Buffalo nous a offerts coup sur coup, le dimanche et le lundi de la Pentecôte, et qui ont été l'occasion d'un double succès.



AVEC le Grand Prix de l'Union Vélocipédique de France commence la série des épreuves dites « classiques » qui vont continuer avec le Grand Prix Cycliste de la Ville de Paris, les championnats du Monde et les championnats de France.

Institué en 1894, le Grand Prix de l'Union Vélocipédique a eu pour premier vainqueur l'inoubliable Zimmerman, qui eut pour successeur Banker, Morin, Deschamps, Tomaselli, Conelli et Bourotte. Il fut interrompu deux années, pour des causes diverses, en 1896 et en 1900.

Cette année, il remettait en présence les deux rivaux de l'année dernière, Ellegaard et Meyers, qui, cette saison encore, dominent le lot des autres coureurs européens.

Ils s'étaient réciproquement battus, et dans des conditions identiques, aussi avaient-ils un nombre égal de partisans. Cette fois, Ellegaard a pris un avantage décisif en battant Meyers trois fois sur quatre en deux jours, mais ces victoires réciproques étant dues surtout à une question de bonne position au moment de la lutte finale, on a besoin de revoir les deux rivaux aux prises dans un plus grand cadre avant de pouvoir trancher la question de supériorité.

Il serait injuste d'oublier la magnifique défense que fit notre jeune champion Piard, qui ne succomba que d'une demi-longueur derrière les deux étoiles de la vitesse. Une telle défaite vaut mieux que bien des victoires.

Le second gros événement était le match à trois entre Major Taylor, Ellegaard, et Meyers, à couvrir en trois manches de 1.000, 500 et 900 mètres, par addition de points.

C'était la réédition, à un an de date, de l'épreuve similaire qui eut lieu l'année dernière sur la même piste, et où Meyers fut premier avec 5 points, Major Taylor second avec 6 points, et Ellegaard troisième avec 7 points.



Major Taylor, 3<sup>e</sup>

Meyers, 2<sup>e</sup>

Ellegaard, 1<sup>er</sup>

Les concurrents du match à trois du Vélodrome Buffalo.

de vitesse, puisque le Grand Prix de Paris et les championnats du Monde ne verront pas Major Taylor, qui, comme on le sait, ne court jamais le dimanche.

Toute la question était de savoir dans quel état de préparation était Major Taylor. Après l'immense voyage qu'il vient d'accomplir pour revenir d'Australie, il était à craindre qu'il ne fût pas dans les conditions voulues pour pouvoir défendre sa chance d'une manière sérieuse contre deux concurrents d'une valeur intrinsèque considérable, et au maximum de leur condition, tandis qu'il n'avait eu que quelques jours d'entraînement sur la piste avant cette redoutable épreuve.

La performance de Major Taylor a rassuré ses admirateurs en leur démontrant que le « Nègre volant » a toujours ses qualités de souplesse féline et de détente électrique qui lui sont particulières.

Major Taylor n'a pu gagner, ainsi qu'il fallait s'y attendre, mais il a mis en péril sérieux ses deux redoutables rivaux, et ce n'est que pour quelques centimètres qu'il a perdu la seconde manche. Il a montré de manière éclatante qu'il a toujours ses ailes, encore légèrement engourdis par un repos trop prolongé, mais qui ne demandent qu'un peu d'exercice pour retrouver leur irrésistible vitesse d'autrefois.

Ellegaard a gagné par 5 points, enlevant deux manches sur trois; Meyers était second, avec 6 points, et Major Taylor troisième avec 8 points.

Signalons pour terminer le bel exploit de Kimble, qui, dans une série de handicap qu'il gagna, ainsi que la finale,

battit le record du monde des 300 mètres en 17 s. 4/5, ce qui lui valut une formidable ovation.

A ce sujet, il est curieux de constater que les Américains sont de merveilleux coureurs de handicap. Battu par un homme de second ordre, Jue, dans une course en ligne, Kimble semait littéralement le même Jue dans le handicap, le laissant sur place et donnant bien l'impression d'un grand coureur. Mais les Français n'ont jamais su courir dans les épreuves avec rendement.

A l'exception de Major Taylor, nous reverrons sous peu tous ces grands lutteurs auxquels se joindront les Rutt, Arend, Grogna, Jacquelin et autres.

Voilà qui nous promet de belles émotions pour le Grand Prix Cycliste dont la première série se disputera dimanche prochain.

ERNEST MOUSSET.

## Le Cinquantenaire du Rowing-Club de Paris

*Le Rowing-Club de Paris fête dimanche prochain son cinquantième anniversaire. C'est certainement la première fois en France qu'une société athlétique célèbre une telle fête. Nous avons cru intéressant, à cette occasion, de retracer l'histoire de la doyenne des sociétés sportives de France.*



CINQUANTE ans! C'est un bel âge pour une société nautique, surtout dans notre pays où l'on fut si longtemps rebelle à l'idée sportive, et le Rowing-Club de Paris a le droit de s'enorgueillir d'avoir été l'un des pionniers du beau mouvement d'athlétisme qui est en train de régénérer notre race, en la rendant et plus belle, et plus forte.

Car le temps n'est plus où il était « distingué » d'avoir l'air malade. La jeunesse actuelle a pris pour devise : Devenir forts! C'est là un idéal qui mérite tous les encouragements; c'est ce que l'on a toujours compris au Rowing-Club où les dirigeants ne négligent jamais, tout en travaillant à la grandeur de leur sport favori, d'apporter leur concours tant moral que pécuniaire à toute œuvre sportive intéressante.

Mais la vieille société d'aviron n'a pas que ce titre pour mériter l'admiration des sportsmen; elle a tout un passé de gloire qui justifie les nombreuses marques d'estime dont elle est l'objet. Retracer son passé équivaldrait à écrire l'histoire de l'Aviron en France.

Chacune des équipes qui illustrèrent son pavillon évoque, en effet, une page de cette histoire et les noms de : Velléda, Sans-Souci, Lutin, duc de Framboisy, Alphée, Pingouin, Pèle-Mêle, Lutèce, Persévérance, Gauloise, Miss-Aurore, Hermione, Gallia, Clairette, Saïs, Vendetta, Francillon, Flâneur, Arc-en-Ciel, Lunatique, Cafouilleuse, Lutèce II, Moulin à Café, etc., etc., resteront à jamais célèbres.

Comme tous ceux qui ont eu une longue vie et qui ont lutté, le Rowing-Club de Paris a connu toutes les joies du triomphe et les amertumes de la défaite; en gloire, il a eu des années d'abondance et des jours de disette, mais les premières l'ont tellement emporté sur les seconds que les lauriers qu'il a cueillis permettent de lui tresser la plus belle des couronnes... et il en restera.

Il en restera pour parer les grands rameurs qui ont promené victorieusement ses couleurs un peu partout et qui s'appelaient : F. Love, Armet, Gamby, Huot, Chenal, Frébault, R. Gesling, Vichy, Gatin, Moussard, Thellier, Pajot, Poincloux,

Haneur, Moreau, Joyet, Jansen, Lepron, qui fut trois fois champion de France en skiff quand le championnat de France pouvait être considéré comme le championnat d'Europe.

Il en restera aussi pour les plus jeunes qui suivent la trace de leurs aînés et qui ont noms : Dirauer, Gaffet, L. Roche, Sculfort, Sandoz, Bouttemy,

d'Heilly... Pour ceux qui sont les espoirs du club doyen : Riquier, Chamboux, Delsuc, Douard, Crégut, Caudron, etc.

Et il en restera encore, de ces lauriers, pour ceux qui ne connaîtront plus l'ivresse de la course, mais qui aiment avec passion le vieux guidon bleu et rouge, qui l'ont tenu ou qui le tiennent bien haut, de leurs mains fermes, je veux parler de MM. Lagogué, Vieira, Patry, Bodaan, A. Albert, Moreau, Bordet, Blanchet, Chenal, Pesant, Courageux, G. Hosser, et bien d'autres.

Le Rowing-Club de Paris est encore et surtout l'organisateur apprécié, depuis 1853, de ce Championnat de la Seine dont le succès n'a jamais été dépassé.

Tous les rameurs fameux ont tenu à honneur de fixer leur nom dans le bronze du magnifique challenge « Le Fauconnier », don de M. J. Bodaan, et à côté de la plupart de ceux qui sont cités plus haut sont gravés pour toujours les noms de Monney, Gouin, Paul Plouest, Francis Boudin, J. Piot, Démaré, Blussé, Géray, Gaudin, Prével...

C'est enfin du Rowing-Club que sont sorties presque toutes les autres sociétés d'aviron et ce n'est pas si banal que cela de voir que la plus ancienne, malgré les rudes assauts qu'elle eut parfois à soutenir, est en-

core debout, vaillante toujours, et prête à marcher en avant, comme c'est son habitude, pour l'amour de ce sport de l'aviron qu'on a pu délaisser un moment, mais vers lequel on revient, tout naturellement.

Et voilà pourquoi tous les rowingmen seront à ce cinquantenaire. Il ne manquera, ni les régates où l'on pourra parler du bon vieux temps tout en admirant ceux qui lutteront sur l'eau; ni le banquet où l'on toastera au passé, au présent et au futur; ni la soirée où, après une partie de concert très soignée, — des artistes des Variétés, de la Porte Saint-Martin, des Nouveautés, de Déjazet, comme MM. Bernard, Rocher, Jaltier, Dubois,

J. Dupuis, Crozan et Mlles Dorgère, Chapelas, Nita Rolla, Hanot, Kerven, Eymard, etc., apporteront tout le charme de leur fin talent

et toute la grâce de leur beauté dans l'interprétation intelligente d'une revue nautique; ni le bal où les anciens retrouveront leurs jambes de quinze ans pour faire vis-à-vis aux jeunes. Et l'on se séparera, avec regret sans doute, mais avec le secret espoir de faire tout son possible pour se retrouver au... centenaire!

E. MAGNEZ.

(Cl. Sazerac.)



Le garage du Rowing-Club à Courbevoie



M. Albert, vice-président d'honneur. M. Courageux, secrétaire.  
M. Lagogué, président. M. Patry, vice-président.  
Le Comité du Rowing-Club de Paris.

Les  
Coupes de  
la "Vie  
au  
Grand Air"

Le  
Challenge  
de  
l'Académie  
d'Épée



Le groupe des concurrents et des officiels.

Dès le début de la saison d'hiver, la *Vie au Grand Air* annonçait qu'elle offrait aux escrimeurs un magnifique challenge, et que la direction des concours destinés à définir le vainqueur serait confiée à l'Académie d'Épée.

2 touches. — 3. Merlou, 3 touches. — 4. J. Monestier, 4 touches. — 5. Ed. Labouchère. — 6. Gaucheron, Del Prat, Thomeguex.

Les membres du jury étaient : MM. Ayat père, président de l'Académie



Monestier et Gaucheron aux prises dans la finale.



La rencontre Holzchuch-Merlou dans la finale.



Merlou et Del Prat.  
M. Merlou essaie le coup du pédicure.

Celle-ci décidait immédiatement de faire disputer ces épreuves concurrentiellement avec ses poules mensuelles, au lycée Condorcet, chaque gagnant de poule devant être qualifié pour les finales.

Afin de permettre aux escrimeurs ne faisant pas partie de l'Académie d'Épée de courir la chance de gagner l'objet d'art enviable, elle décidait aussi — faisant en cela exception à ses règlements — de faire disputer chaque fois une poule réservée aux membres étrangers à l'Académie d'Épée et dont le vainqueur serait aussi qualifié.

Dimanche dernier, se sont disputées les finales. Vingt-quatre tireurs se sont trouvés en présence, qui ont été répartis en quatre poules demi-finales, les deux premiers dans chacune devant constituer la finale. Le temps était favorable et sur les quatre côtés de la grande cour de Condorcet, toute pavoisée, l'animation fut vive.

Voici les résultats des demi-finales :

1<sup>re</sup> Poule : 1. Monestier et Gaucheron. — Autres tireurs : Hugnet, Gaudin, Saintelette, Stasse.

2<sup>e</sup> Poule : 1. Ed. Labouchère, 2. Merlou. — Autres tireurs : Martin, Ch. Labouchère, Testevuide, de Casamassimi.

3<sup>e</sup> Poule : 1. Sulzbacher, 2. Holzchuch. — Autres tireurs : R. de la Chaume, Leduc, Brisson.

4<sup>e</sup> Poule : 1. Del Prat, 2. Thomeguex. — Autres tireurs : Fleury, Mazareki, Reichembach, Robbe. A signaler que les deux premiers et les deux premiers cités parmi les éliminés, étaient *ex aequo* à la fin de la poule et que c'est le barrage qui les a classés.

La finale s'est disputée immédiatement après et a donné le résultat suivant.

1. Holzchuch, 1 touche. — 2. Sulzbacher,

d'Épée, comte de l'Angle Beaumanoir, baron de Finfe, Damotte, Ruzé, F. Ayat, Marx, Lusciez, Hugnet, Maurice Lefèvre, Albert Ayat, Goldschtein, H. Maréchal, Laurent, Limauges, Paganetti, Tixier, Perrée, Arnau-don, Bouché. Quelques mots maintenant sur les heureux vainqueurs.

A tout seigneur, tout honneur. Commençons donc par M. Holzchuch.

C'est un jeune tireur, plein de résistance et de tête. Il est élève de Spinnewynn et a pris de lui une garde impeccable.

Son bras presque complètement tendu est une grande gêne pour son adversaire.

Il pare remarquablement et ses attaques sont rapides et précises.

Sa patience est à toute épreuve, il attend sans fatigue que l'adversaire se lasse, qu'il offre un jour, ou qu'il se risque à une attaque inconsidérée.

On se demande par quelle puissance extraordinaire il parvient à rester ainsi le bras tendu aussi longtemps, avec au bout une épée aussi lourde. C'est de plus un escrimeur qui travaille tous les jours avec assiduité, et son succès de dimanche n'a trouvé que des applaudissements.

Quant à Sulzbacher, le second, il est aussi élève de Spinnewynn et nous avons eu assez souvent l'occasion de parler de lui ici même pour qu'il ne soit pas nécessaire de parler de cet escrimeur savant et qui offre si peu de place à la pointe ennemie.

M. Merlou est un jeune, très jeune tireur, d'avenir, car il a beaucoup de tête et malgré sa très petite taille, touche bien et de loin.

Il est élève de Ruzé et de Carrichon.

Le quatrième, Jacques Monestier, est élève de Tixier.

Et maintenant à l'année prochaine.

LOUIS PERRÉE.



M. Holzchuch, gagnant de la coupe de *La Vie au Grand Air* et le Challenge offert par M. Pierre Lafitte.

## La Grande Semaine Hippique

La Grande Semaine marque une époque dans la saison parisienne, c'est une limite, une date, aussi bien au point de vue mondain qu'au point de vue sportif. La Société d'Encouragement et la Société des Steeple figurent seules sur le calendrier des courses; le Demi-sang, la



## La 6<sup>e</sup> Course de Haies Le Prix des Drags Le Grand-Prix de Paris

Sportive et le Sport de France sont en congé. Quatre grandes épreuves dominent cette grande semaine : le Grand Steeple — duquel nous avons déjà parlé — la Grande Course de Haies, le Prix des Drags et enfin le Grand Prix de Paris.



La Grande Course de Haies. — 50.000 fr. 5.000 mètres.

Le saut de la première haie : Pile ou Face, Karakoul, Jusqu'au Bout, Clampin, Point du Jour, Kinrara dans l'ordre. Nivolet est passé à vingt longueurs devant ses concurrents.

térieur gauche au brook.

Mais procédons par ordre de date : la Grande Course de Haies a précédé de quarante-huit heures le Prix des Drags. Dans cette épreuve classique qui se dispute sur 5.000 mètres, la lutte promettait d'être chaude entre les champions anglais Kinrara et Karakoul et les nôtres : Clampin, Nivolet, Point du Jour, Jusqu'au Bout et même Piétat, un très courageux cheval qui a dû être arrêté par suite d'un accident au milieu du parcours. Nivolet a gagné, en se jouant littéralement de ses adversaires, faisant une fois de plus triompher la fameuse et très



La rentrée du vainqueur de la Grande Course de Haies. Nivolet, 4 ans, par Merlin et Nep; propriétaire, M. F. Gardner; entraîneur, Leigh; jockey, Collier.

Si M. Edmond Blanc n'a pas craint d'envoyer Vinicius disputer le Derby d'Epsom, malgré la course très dure que le fils de Masqué venait de fournir trois jours avant, dans le Prix du Jockey-Club, aucun propriétaire anglais n'a osé venir disputer à l'élevage français les deux cents et quelques mille francs du Grand Prix de Paris. Le lot anglais restant engagé avant le dernier forfait avait, à vrai dire, bien peu de chance, étant donné le résultat du Derby d'Epsom; Vinicius, quatrième de notre Derby, n'avait-il pas, sur un terrain nouveau pour lui, approché le fameux crack Rock Sand, qu'il aurait peut-être battu s'il avait été plus énergiquement monté?

Par contre, de nombreux steeple-chasers d'outre-Manche sont venus tâter des obstacles d'Auteuil : cela ne leur a guère réussi; nos couleurs ont triomphé dans toutes les grandes épreuves, les Anglais n'ont pu glaner que quelques vagues prix de 4.000 francs, et, on ne peut que le déplorer, deux des meilleurs concurrents étrangers ont trouvé la mort dans la même épreuve : le Prix des Drags, sur cette piste d'Auteuil dont les obstacles sont cependant moins durs que ceux des pistes anglaises ou australiennes. L'un, Record Reign II, qui appartenait à un rajah de l'Inde, s'est brisé le radius à la rivière des Tribunes. Les prières et les amulettes du sorcier, qui accompagnait le cheval dans ses déplacements n'ont point su le protéger! — L'autre, Haphazard, à lord Sefton, s'est cassé le membre an-

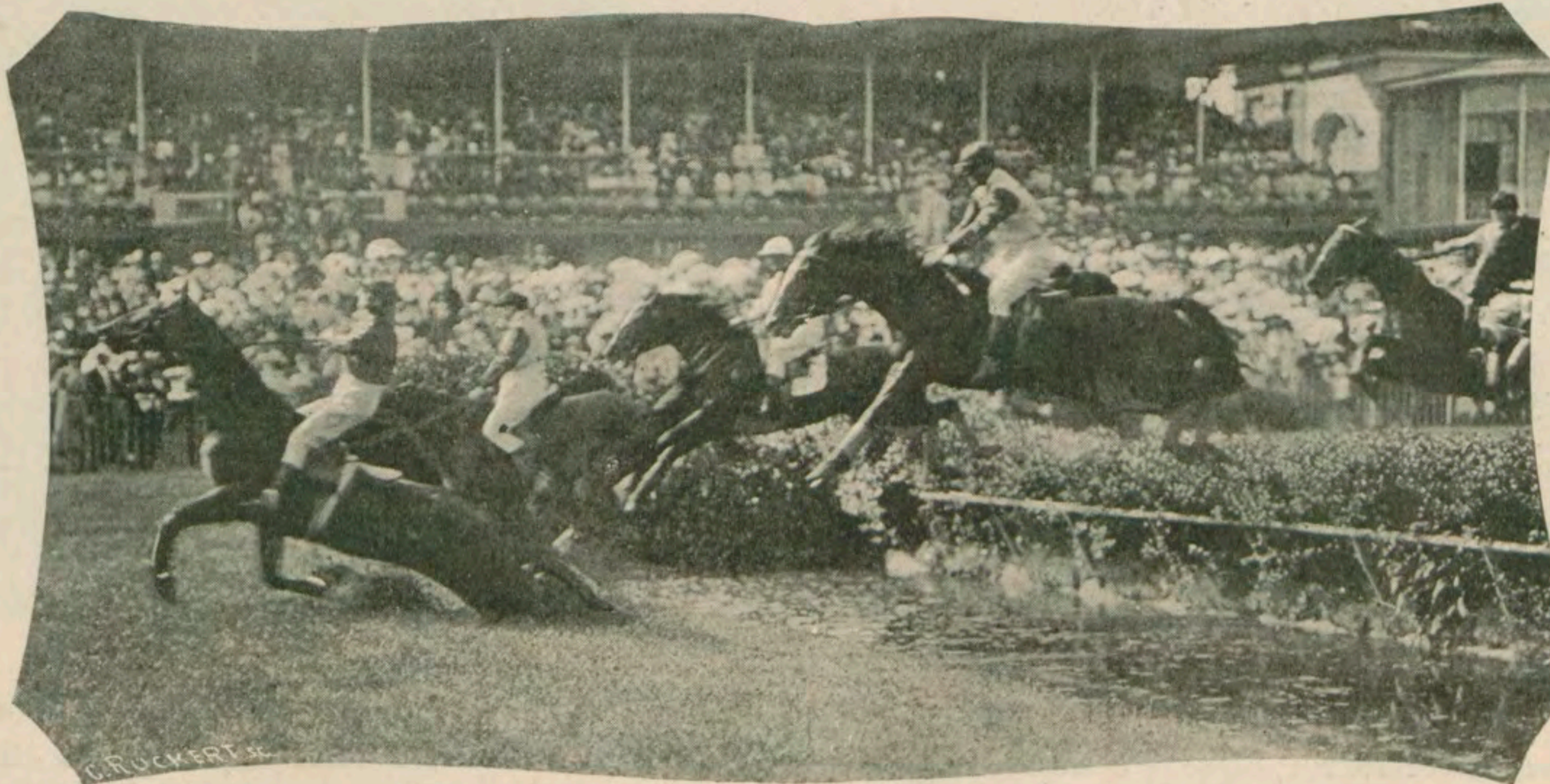


Après sa chute dans le Prix des Drags, Record Reign est emmené dans le van qui doit le conduire à la mort.

Après la victoire. Dampierre, par Saint-Damien et Marnes (Propriétaire, M. G. Dreyfus; éleveur, le marquis de Noailles; entraîneur, Lawrence; jockey, H. Holt) reçoit les soins de son entraîneur.

populaire casaque khaki. Leigh, le très habile entraîneur de M. Gardner, a accompli dans la préparation du fils de Merlin un véritable tour de force. M. de Brémont, qui a loué à M. Gardner la carrière du cheval, exultait de joie, et il fut le premier à féliciter Collier, qui a su très habilement profiter du déboulé initial et de l'action coulante que Nivolet tient de son père Merlin. Leigh possède-t-il un philtre spécial pour donner aux chevaux qu'il entraîne de la vigueur et de l'endurance? je ne sais; cependant, si Nivolet a passé le poteau, frais, et n'ayant pas l'air de se ressentir des 5.000 mètres qu'il venait de couvrir, je ne crois pas qu'il aurait été beaucoup plus loin. Les Anglais Karakoul et Kinrara, les Français Point du Jour et Jusqu'au Bout étaient sur lui, et tout le peloton avait perdu dans le tournant de Passy — par suite d'une erreur de piste — plusieurs longueurs. Quant à Clampin, favori du clan français, sa course a été très mauvaise, la faute en est au terrain dur qui ne lui convient pas du tout. Souvenez-vous des précédentes victoires du fils de Styx, elles ont toutes été remportées en terrain mou.

Les concurrents anglais auxquels le Grand Steeple et la Grande Course de Haies avaient échappé pouvaient prétendre au Prix des Drags : tous deux, comme je viens de le dire, se sont tués et la victoire



Record Reign II

Le Bretteur

Haphazard

Vaillant III

Le Prix des Drags. — 25.000 fr. — 4.200 mètres.

Le saut de la Rivière des Tribunes.



Alpha, Vinicius, Caius, Camisole, Quo Vadis, Sans Profit, Frisquet, John Bull, Ex-Voto.  
à M. W.-H. Vanderbilt à M. Ed. Blanc à M. Aumont à M. Ed. Blanc à M. Caillaud à M. Chan à M. G. Dreyfus à M. H. de Pourtales  
Avant le départ du Grand Prix. — Les concurrents viennent se ranger sous les rubans du starting gate.



Alpha, Caius, Vertumne, Ex-Voto, Gradignan, Sans Profit, Camisole, John Bull.  
100 mètres après le départ.



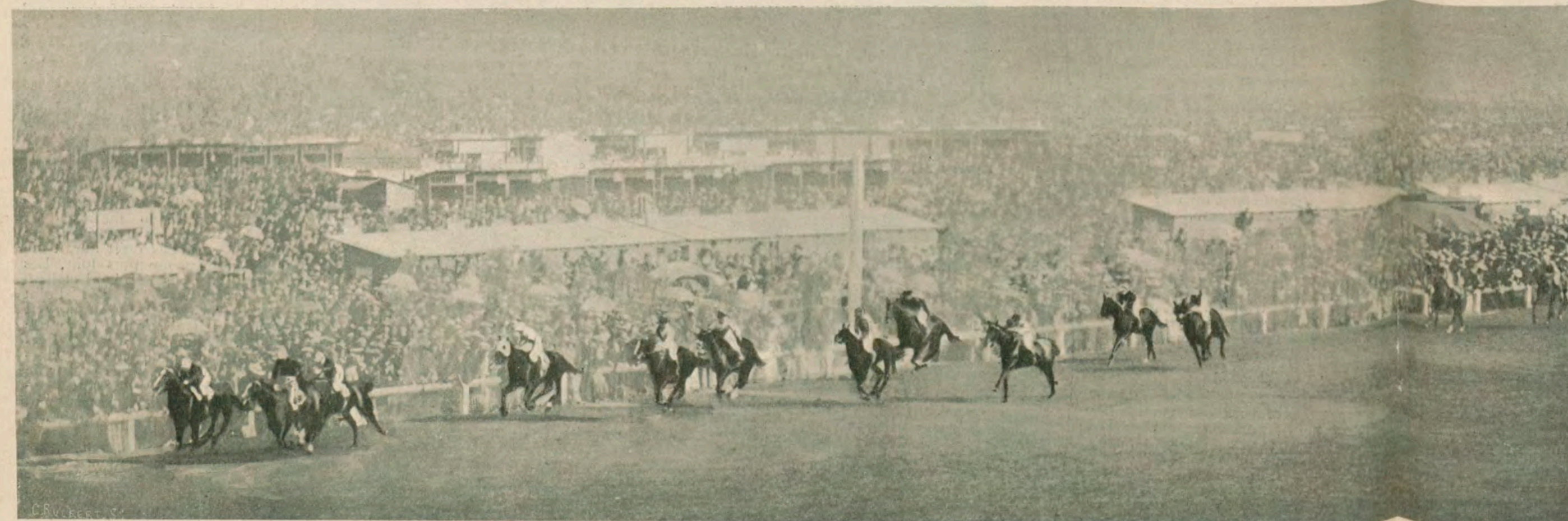
Vinicius, Quo Vadis, Sans Profit, Avignon, Camisole, John Bull, Caius, Vieux Paris, Ex-Voto, Gradignan, Alpha, Vertumne.  
A 50 mètres du départ.



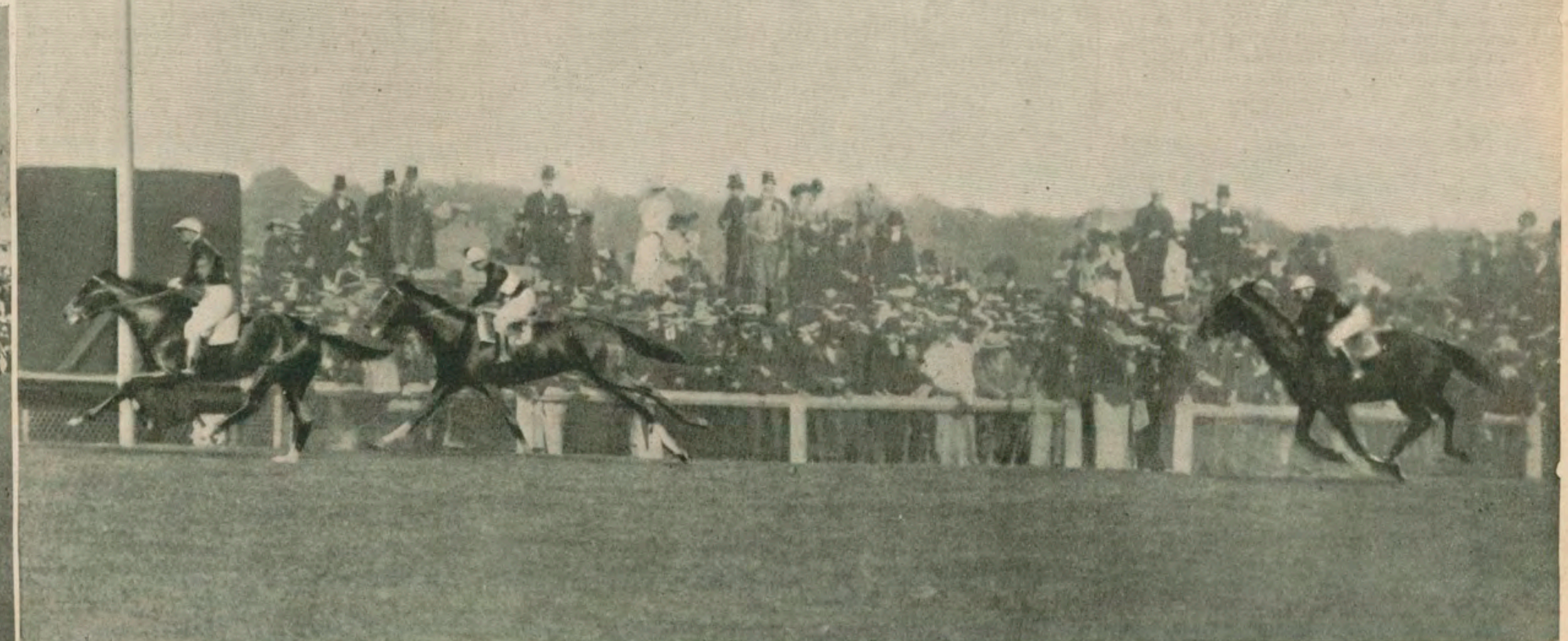
Au tournant du Petit Bois.  
En tête, Caius; à gauche, Alpha; à droite, Ex-Voto; le peloton, en rangs serrés, arrive derrière.



A l'entrée de la ligne droite. — Caius et Vinicius entrent les premiers dans la ligne droite; Quo Vadis est caché par la foule; derrière les représentants de l'écurie Edmond Blanc, viennent Alpha, Camisole, John Bull et Vieux Paris.



Caius, Quo Vadis, Vinicius, Alpha, Camisole, Sans Profit, Vertumne, Laissez-Passer, Vieux Paris, Gradignan, John Bull, Ex-Voto, Frisquet.  
A 300 mètres de l'arrivée.  
Les trois représentants de l'écurie Ed. Blanc se détachent du lot des concurrents et conservent leur place jusqu'au poteau d'arrivée. La lutte pendant ces 300 mètres a été circonscrite entre Quo Vadis, Caius et Vinicius; le premier prenant l'avantage à 20 mètres du poteau, de 3/4 de longueur.  
(Photographie prise du haut des Tribunes au moment où Quo Vadis attaque Caius et Vinicius.)



Quo Vadis, par Winkfield's Pride et Filomena. Propriétaire et éleveur, M. Ed. Blanc; entraîneur, Denman; jockey, W. Pratt.  
Caius, par Masqué et Wandora. Propriétaire et éleveur, M. Ed. Blanc; entraîneur, Denman; jockey, Thompson.  
Vinicius, par Reverend et Choice. Propriétaire et éleveur, M. Ed. Blanc; entraîneur, Denman; jockey, W. Lane.

L'Arrivée.

LE GRAND PRIX DE PARIS. — LA COURSE RACONTÉE PAR LA PHOTOGRAPHIE. — CE QU'ONT VU LES OBJECTIFS DE NOS SEPT PHOTOGRAPHES ESPACÉS SUR TOUT LE PARCOURS.

200.000 fr., en outre, 15.000 fr. à l'éleveur si le produit est né en France, pour poulains entiers et pouliches de toute espèce et de tout pays, nés en 1900; 20.000 fr. au second et 10.000 fr. au troisième sur les entrées. Poids, 58 kilog. Distance, 3.000 mètres environ.



La rentrée des concurrents du Grand Prix de Paris.

Le Grand Prix est couru; au-dessus de la tribune des juges on vient d'afficher l'arrivée: 3, Quo Vadis; 1, Caius; 2, Vinicius; la foule est tellement dense, que les agents de police ont peine à frayer un passage aux chevaux; les photographes se précipitent pour prendre un instantané des vainqueurs. Le premier cheval qui arrive à fendre la foule est Vieux Paris, à droite, sur la piste, Camisole, puis, le long de la barrière, Vinicius, Ex-Voto, Gradignan, John Bull, Caius, Alpha; dans le lointain, Quo Vadis.

a encore été pour nous. Le vainqueur a été Dampierre, un fils de Saint-Damien, l'excellent étalon du haras de Perray; et cependant, ce n'est pas au Perray qu'a été élevé Dampierre, mais au haras de Maintenon, propriété du duc de Noailles, président de la Société des Guides.

La victoire de l'écurie Ed. Blanc dans le Grand Prix de Paris était certainement très escomptée; mais quel était le meilleur des trois représentants de la casaque orange? Nul n'aurait su le dire avant l'épreuve; du reste, le sympathique propriétaire qui cinq fois déjà avait enlevé cette belle épreuve — sa première victoire date de 1879 avec Nubienne — avait donné à ses jockeys des ordres sommaires: Caius était chargé d'assurer le train, mais chaque cheval courait sa chance; M. Blanc agissant ainsi plus en éleveur qu'en propriétaire.

Si Quo Vadis a battu ses deux camarades d'écurie, c'est grâce à l'énergie et à la finesse de cet excellent jockey qu'est Willy Pratt. Comment, après cette victoire, va-t-on juger à nouveau la monte américaine? C'est la vieille école anglaise qui triomphe, comme elle avait triom-



La rentrée du vainqueur.

Quo Vadis, pn al., par Winkfield's Pride et Filomena, propriétaire-éleveur, M. Ed. Blanc; entraîneur, Denman; jockey, W. Pratt, lequel gagne ainsi son quatrième Grand Prix, depuis six ans.

phé l'an dernier avec le même jockey, et cette année, le train a été très rapide, jamais même un Grand Prix n'a été couru aussi vite: le chronomètre a accusé 3'15"2/5 pour les 3.000 mètres! C'est même un record sur la piste du Bois de Boulogne.

Jamais aussi, une même écurie n'avait ainsi pris les trois premières places; en 1891 cependant, Clamart à M. Ed. Blanc fut victorieux de Révérend au même propriétaire, et Gouverneur, le troisième représentant de la casaque orange — qui comme Vinicius était arrivé second dans le Derby d'Epsom — n'avait pu prendre que la quatrième place.

Cette triple victoire est en même temps un succès énorme tant pour l'élevage français que pour le haras du Jardy; en effet, Vinicius, second du Derby d'Epsom, se trouve derrière Quo Vadis et derrière Caius, et Quo Vadis est un produit de la première année de monte de Winkfield's Pride; c'est un heureux présage pour la carrière au haras de ce jeune étalon.

Sa mère, Filomena, a été importée d'Angleterre par M. Ed. Blanc en 1898; elle était alors pleine de Fer qui gagna l'an dernier le Prix Royal Oak.

Il ne faudrait pas oublier ce brave R. Denman qui a su amener les trois cracks dans une condition merveilleuse, il a été l'objet d'une ovation très méritée de la part de ses collègues. Quant à Willy Pratt, bien qu'il eût déjà gagné, grâce toujours à son habileté et à son tact remarquables, le Grand Prix avec le Roi Soleil, Semendria et Kizil-Kourgan, il était ému comme un apprenti qui vient de gagner sa première course; il s'est montré le digne neveu et élève du grand Fred Archer: sportsmen, entraîneurs, jockeys, l'ont presque porté en triomphe à sa rentrée aux balances.

Les autres concurrents, devant cette triple arrivée, ont passé presque inaperçus, cependant leurs places d'après leurs courses précédentes sont bien exactes: le quatrième fut Alpha, le cinquième Camisole, la seule jument de l'épreuve; quant à Ex-Voto, nerveux à l'excès, il n'était pas dans un de ses bons jours, c'est ce qui explique sa course médiocre.

FRANC PICARD.



R. Denman  
Après la victoire.

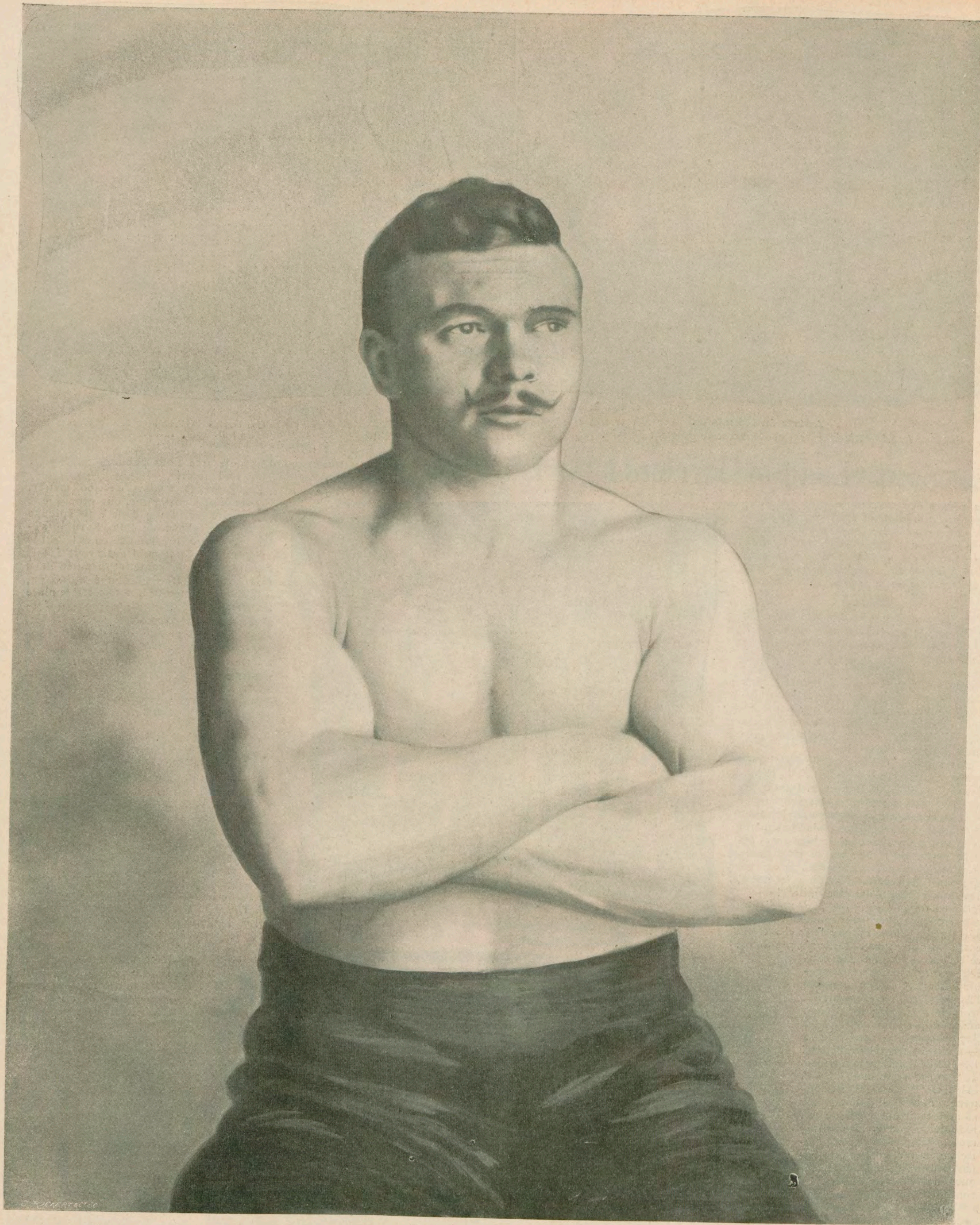
L'entraîneur Denman, heureux de la triple victoire des chevaux, quitte l'enceinte des propriétaires pour aller donner ses soins à ses cracks.



Thompson L'entraîneur Denman

W. Pratt W. Lane M. Ed. Blanc  
Avant le Grand Prix.

Sous les arbres du Paddock, dans un coin retiré, mais très, trop entouré de monde, M. Ed. Blanc, propriétaire des trois premiers, donne ses ordres à ses jockeys.



**INGEMAN PETERSEN, CHAMPION DU MONDE DE LUTTE, 1903.**

*Le Championnat du monde de lutte s'est terminé la semaine dernière au Casino de Paris. Le Danois Petersen en est sorti vainqueur, après une rencontre très dure avec Raoul le Boucher, rencontre qui a duré plus de deux heures. Le Championnat des poids légers est revenu à Weber, suivi de Célestin Moret.*



Arrivée du 400 mètres.  
Les Anglais Densham et Constantine gagnent de loin.



Arrivée du 100 mètres.  
Klingelhœfer S.L.H. Comrie S.L.H. Constantine S.L.H. Tissier R.C.F.

## Les South London Harriers à Paris

La saison des courses à pied bat son plein. Le lundi de la Pentecôte comptera parmi les plus belles réunions de l'année avec la venue à Paris des South London Harriers et du fameux Shrub, « the best man in the world », comme disent ses compatriotes avec un juste orgueil.



L'ANNÉE dernière, le Racing Club de France était invité par le South London Harriers, un des plus importants clubs de courses à pied de Londres, à traverser la Manche pour disputer un match en sept épreuves. Chaque société mettait deux hommes en ligne et les vainqueurs comptaient seuls pour le classement. Les Parisiens n'hésitèrent pas et se comportèrent plus qu'honorablement, se classant premiers dans deux courses.

La revanche a été disputée le lundi de la Pentecôte, sous les ombrages de la Croix-Catelan, au Bois de Boulogne. Public des grands jours, foule de sportsmen attirés par la présence, dans l'équipe anglaise, de Shrub, le célèbre, l'invincible Shrub qui fit si belle impression au dernier cross international, où il finit en se promenant, Shrub qui, depuis moins d'un mois, s'est approprié les records du monde du mille, des deux milles et des trois milles !

Disons tout de suite que les Anglais ont gagné encore cette fois, mais de justesse par 4 points à 3 et que le duel attendu entre Shrub et de Fleurac n'a pas donné ce qu'on en attendait, le coureur français n'ayant pu soutenir le train fou que lui menait l'Anglais. La course était de trois milles. Shrub prenait aussitôt la tête et couvrait les 327 premiers mètres en 52 s., — un train de 1.000 mètres ! Les autres abandonnaient, mais de Fleurac continuait de son élégante et souple allure, donnant tout ce qu'il pouvait pour se maintenir aux côtés de son redoutable adversaire. Il y réussissait pendant 3 kilomètres, mais renonçait alors, évitant très sagement de se claquer en un effort inutile. Shrub continuait alors seul, en véritable locomotive, abaissant le record français de Deloge (15 m. 14 s. 2/5) à 14 m. 53 s. 3/5. Inutile d'insister sur l'ovation faite au vainqueur surtout sensible aux félicitations de de Fleurac qui l'attendait à



Shrub gagne les trois milles.  
De Fleurac, qui a abandonné, assiste à la victoire de son rival.



Arrivée du 110 mètres haies.  
Klingelhœfer, du R.C.F., bat les Anglais Gowing et Densham.

l'arrivée, comme le montre la photographie que nous publions ci-dessous. Les autres épreuves ont présenté un réel intérêt.

Les coureurs anglais de 400 mètres, Densham et Constantine, ont prouvé une supériorité écrasante dans cette épreuve où ils ont gagné de loin. Shrub s'était dérouillé les jambes en enlevant le 1.500 mètres de ce qu'il avait voulu. Mais l'arrivée fut émouvante et disputée dans le 800 mètres, où Chastanié aurait pu, semble-t-il, prétendre à la première place s'il n'était venu s'user contre Dodd et Caserley dans un effort trop hâtif. Avec lui, nous pouvions et devions espérer une revanche heureuse.

Il m'est agréable de parler des coureurs français qui ont connu la victoire. C'est un nouveau racingman, Tissier, qui a enlevé le 100 mètres dans un excellent style, les quatre hommes finissant très près l'un de l'autre.

Un peu moins d'énervement et le jeune stayer peut prétendre à beaucoup.

Le vétéran Klingelhœfer a gagné brillamment le 110 mètres où il reste spécialiste réputé.

Plus de 1 m. 50 le séparait de l'Anglais Gowing au poteau. Enfin, dans le 1.200 mètres steeple, Salomez et Filiâtre ont littéralement tordu les Anglais qui leur étaient opposés.

Il ne faut pas oublier que, depuis la saison dernière, Deloge, qui avait eu l'honneur de battre Shrub sur 1.500 mètres au Crystal Palace, a renoncé à la piste. De plus, le Racing Club de France était privé, par une légère indisposition, de son

meilleur coureur de vitesse, Hamond, le prestigieux sprinter. Dans ces conditions, la défaite du club français vaut presque une victoire. Les Anglais ne tarissaient d'ailleurs pas d'éloges sur les qualités de nos représentations.

Les fêtes sportives se terminent toujours de la plus agréable façon à la Croix-Catelan. Après la traditionnelle distribution des récompenses, présidée avec son humour accoutumée par M. Paul Lejeune, l'aimable président du R. C. F. et la remise d'objets aussi nombreux que jolis aux vainqueurs, un grand banquet a réuni coureurs officiels et amis, plus de soixante convives. Et le retour fut charmant, aux lampions, par les allées mystérieuses du Bois, sous la voûte étoilée.

F. Fos.

## Rowing-Club et Marne

Il y a quelque chose d'aussi classique que le match annuel à huit rameurs entre le Rowing-Club de Paris et la Société Nautique de la Marne : c'est le succès qu'obtient cette épreuve, chaque année. Cette fois encore, et malgré la concurrence qu'auraient pu lui faire les autres épreuves sportives de la journée, pas un de ses fidèles ne lui a manqué et la foule, sur les bateaux et sur la berge, était aussi dense que de coutume.

PERSONNE n'a dû regretter son déplacement, car la course a tenu tout l'intérêt qu'elle promettait, et la victoire du Rowing-Club, bien qu'elle ait causé une surprise presque générale, a été accueillie avec cet enthousiasme fébrile qui caractérise nos réunions nautiques. Il convient de féliciter sans réserves les vainqueurs et en particulier leur chef de nage R. d'Heilly, qui a conduit son équipe en grand rameur ; mais il faut aussi rechercher pourquoi l'équipe de la Marne a été vaincue, bien qu'étant grande favorite. Il y a deux raisons : la première, c'est qu'elle se



Le huit du Rowing-Club gagnant du match.



L'équipe du Rowing-Club de Paris.



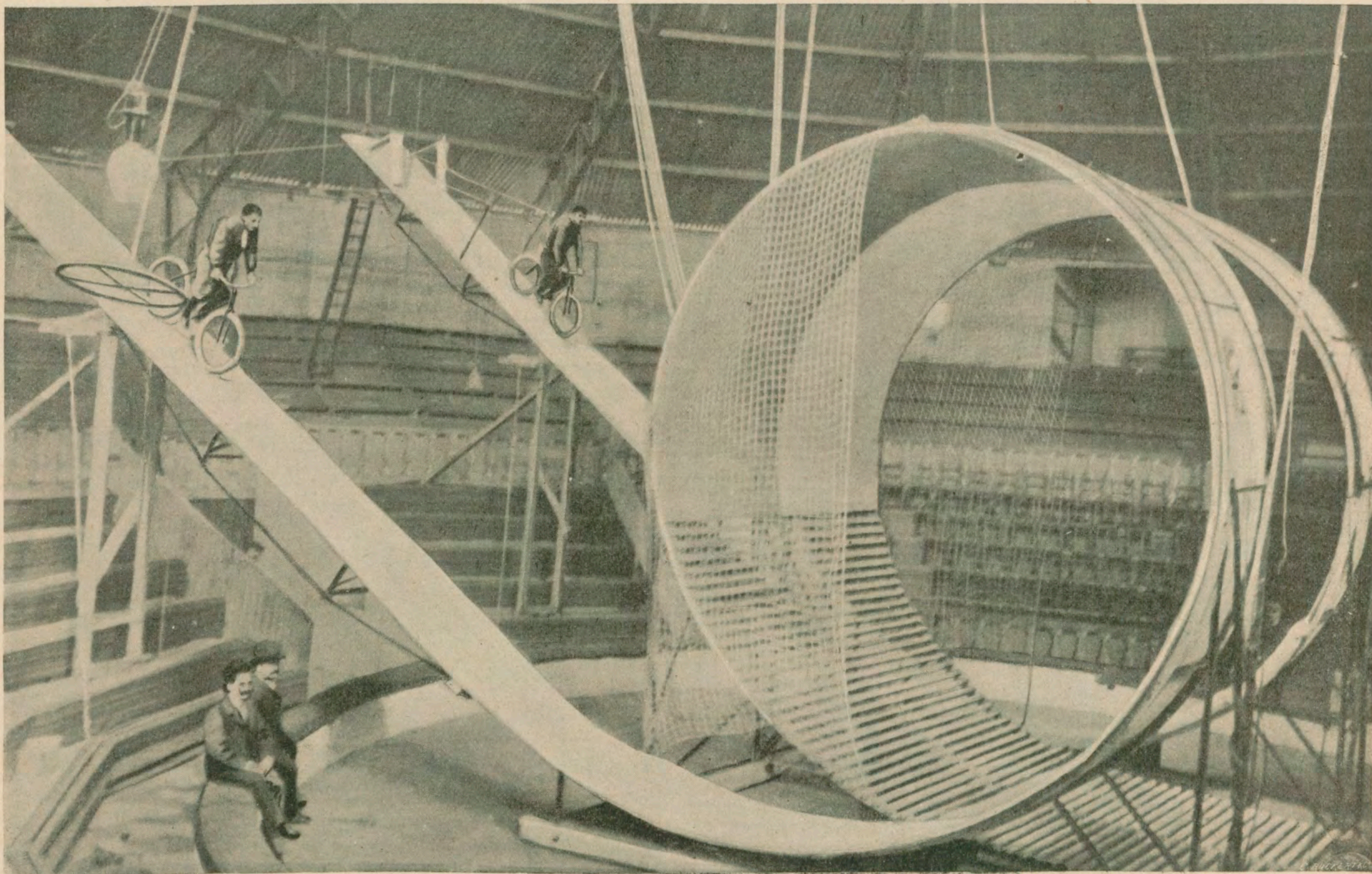
L'équipe de la Société Nautique de la Marne.

et il est réconfortant de voir que, grâce à leurs efforts, le beau sport de l'Aviron reprend sa place d'honneur dans le monde sportif.

servait d'un bateau neuf qui lui avait été livré trois jours auparavant ; la seconde, et c'est à mon avis la raison la plus sérieuse de sa défaite, c'est que sa nage était beaucoup trop lente, ne dépassant pas 26 coups à la minute dans les enlevages. A cette allure-là, le bateau délesté, causant une fatigue prématurée.

Au R.-C., on avait adopté une nage bien appropriée à la légèreté des hommes, la cadence était vive, les épaules s'abattaient bien. Son équipe a mené de bout en bout, elle avait une longueur au pont de Sèvres, deux au pont de Saint-Cloud et trois à l'arrivée. La Marne, à plusieurs reprises, est un peu revenue sur sa rivale, mais celle-ci, répondant à l'enlèvement, reprenait aussitôt son avance. En somme, les bleu et rouge n'ont jamais été inquiétés sérieusement.

Je ne veux pas terminer sans constater que, malgré la rivalité des deux sociétés, cette rivalité ne s'exerce que sur l'eau. Il règne entre les dirigeants et les rameurs de ces deux puissants cercles une harmonie de bon aloi, EDMOND MAGNEZ.



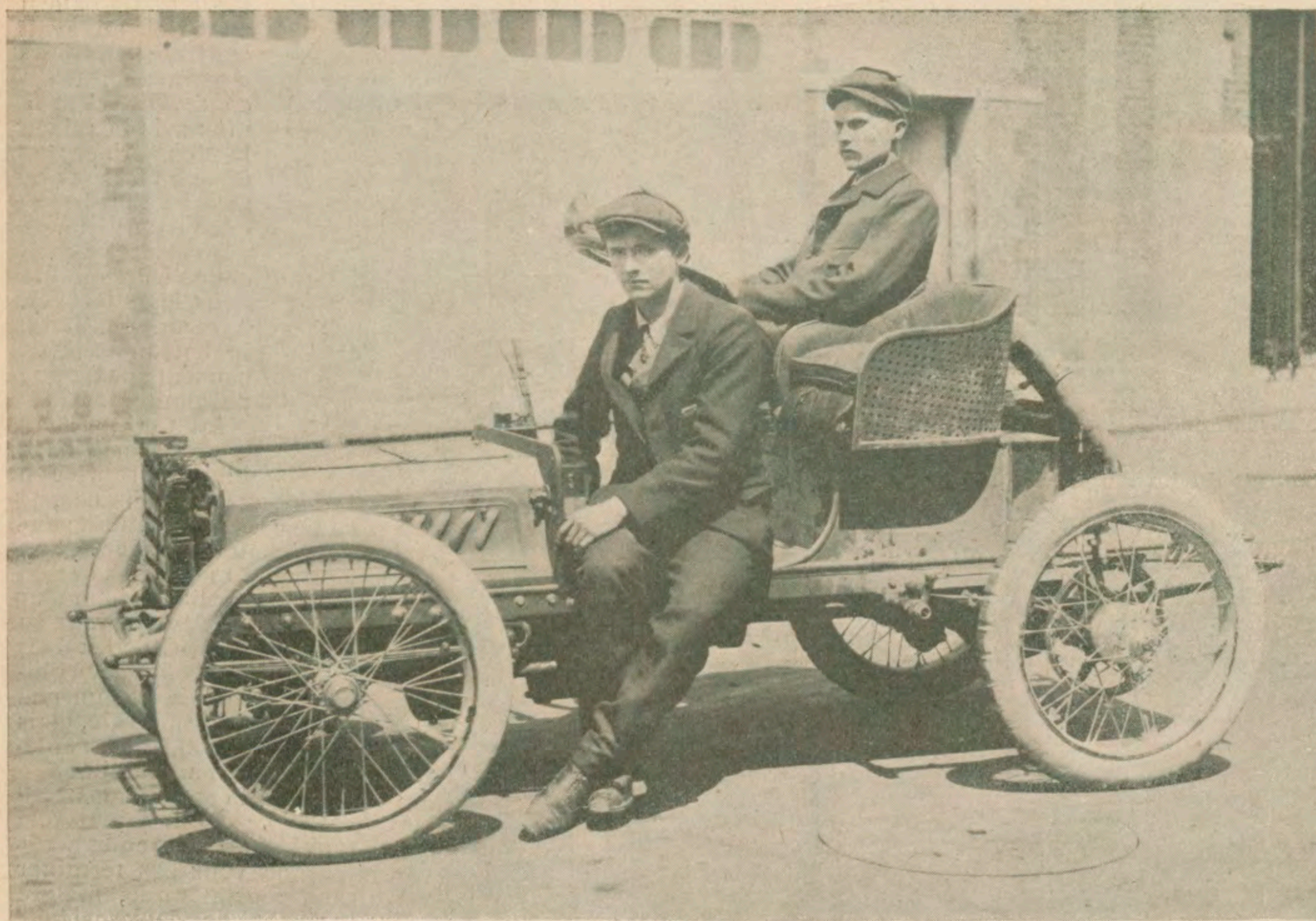
## LA DOUBLE BOUCLE

Le passage de la boucle est devenu un numéro trop banal et on cherche maintenant à en augmenter l'intérêt en en accroissant les dangers. Au premier rang de ces « looping » perfectionnés, il faut citer la double boucle Ancillotti. Comme on peut s'en rendre compte par notre photographie, elle consiste en deux boucles juxtaposées. Deux cyclistes partent en même temps sur deux pentes parallèles, bouclent la boucle côte à côte et ressortent ensemble par l'ouverture que laissent entre elles les premières parties de chacune des spirales. Ce numéro qui demande un sang-froid et une précision inouïs est présenté en ce moment à Orléans sous la direction de MM. Malden Ercole, l'impresario parisien bien connu, représentant de Barnum en France et Ancillotti, et sous peu de jours, les sportsmen bordelais pourront l'applaudir à leur tour.

LE " LIVRE D'OR "   
 DE L'INDUSTRIE   
 AUTOMOBILE



Après Paris-Madrid



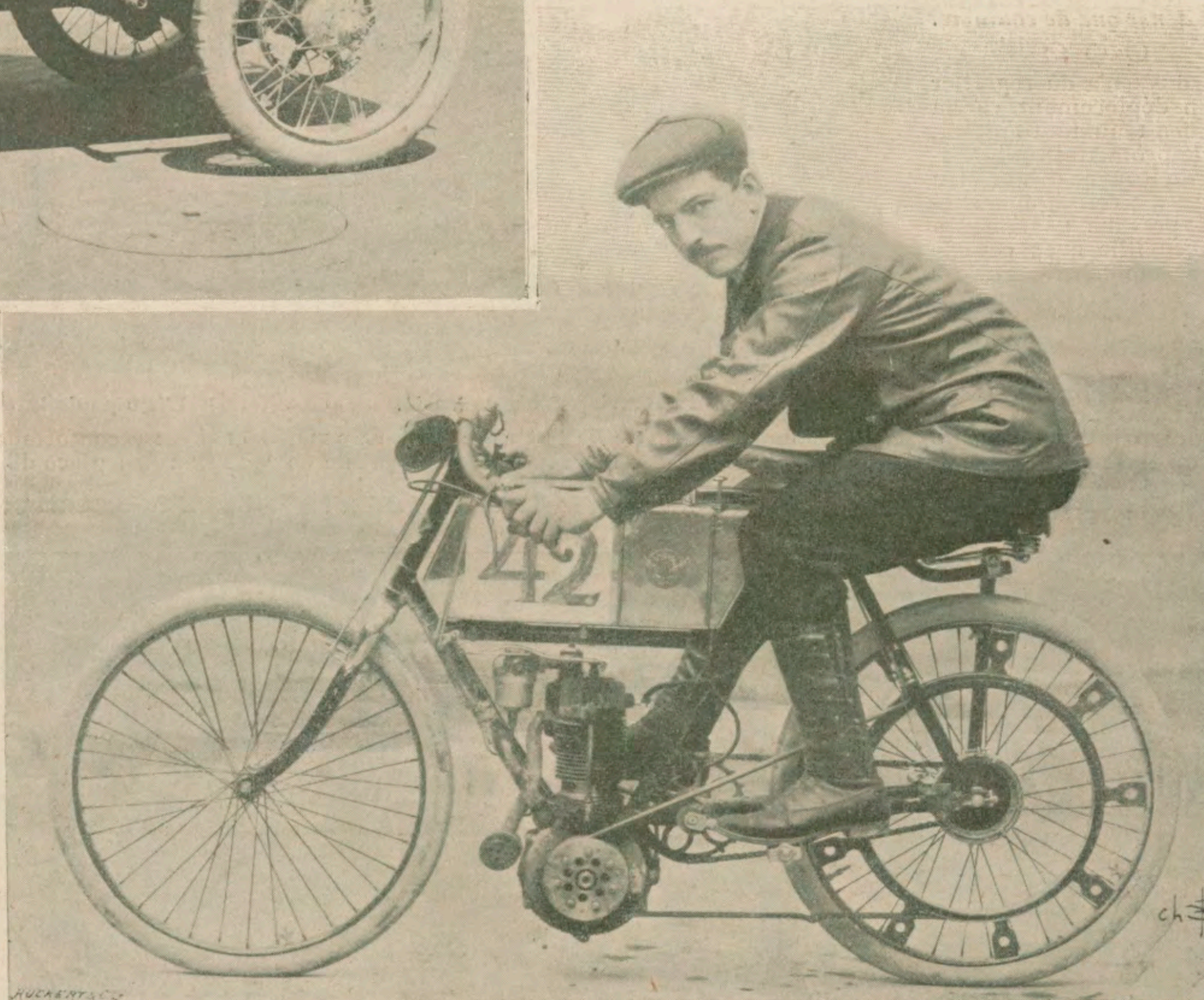
MASSON, PREMIER DE LA CATÉGORIE DES VOITURETTES, EN 7 H. 14 M. 45 S. 1/5, SUR SA VOITURETTE *Clément*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Dunlop*.

Comme c'était à prévoir, la Commission sportive de l'Automobile-Club de France s'est contentée d'homologuer les temps des concurrents de Paris-Madrid sur la première étape Paris-Bordeaux et s'est refusée à faire aucun classement.

Il est certain que la vérité vit de deux éléments, la comparaison du but à atteindre avec le but atteint. La course étant, de par la volonté de M. Combes, arrêtée à Bordeaux, le but à atteindre, Madrid, manquait et les éléments d'appréciation ne portaient que sur les 3/7 du parcours à couvrir.

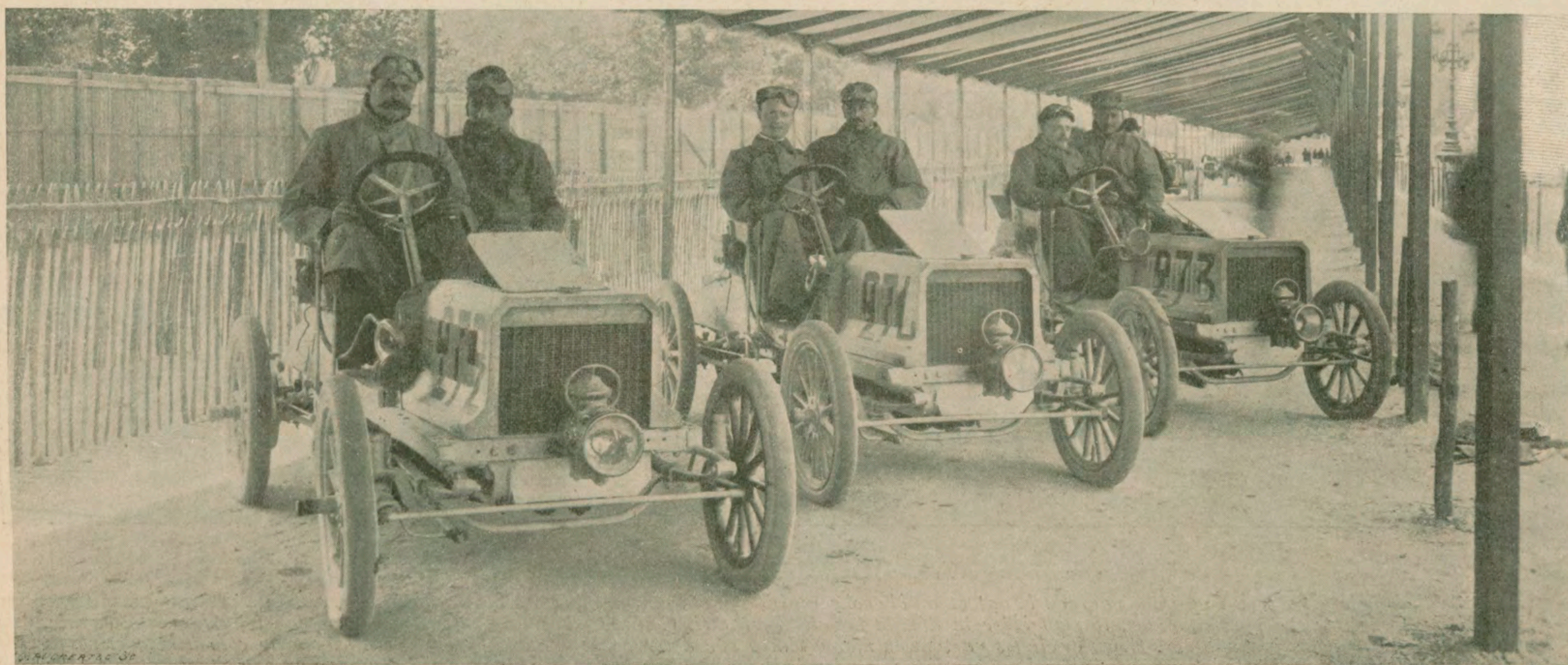
Il eût été injuste, évidemment, de déclarer *a priori* que les premiers arrivés à Bordeaux eussent été les premiers à Madrid, mais tous les raisonnements du monde n'empêcheront pas les premiers arrivés à Bordeaux de crier hautement qu'ils étaient les premiers, et ils auront raison.

C'est ainsi que Masson, premier des voiturettes, couvrant la distance en moins de 7 h. 1/4 et Bucquet, atteignant les Quatre-Pavillons en moins de 9 heures sur sa machine à deux roues, ont accompli des prouesses dont ils ont le droit d'être fiers. Dans un autre ordre d'idées, les performances des Ader, dont toutes les voitures parties sont arrivées et des de Dion, qui ont remplacé l'étape Bordeaux-Madrid en faisant le tour de la France avant de rentrer à Paris, sont vraiment remarquables.



(Cl. Baronne.)

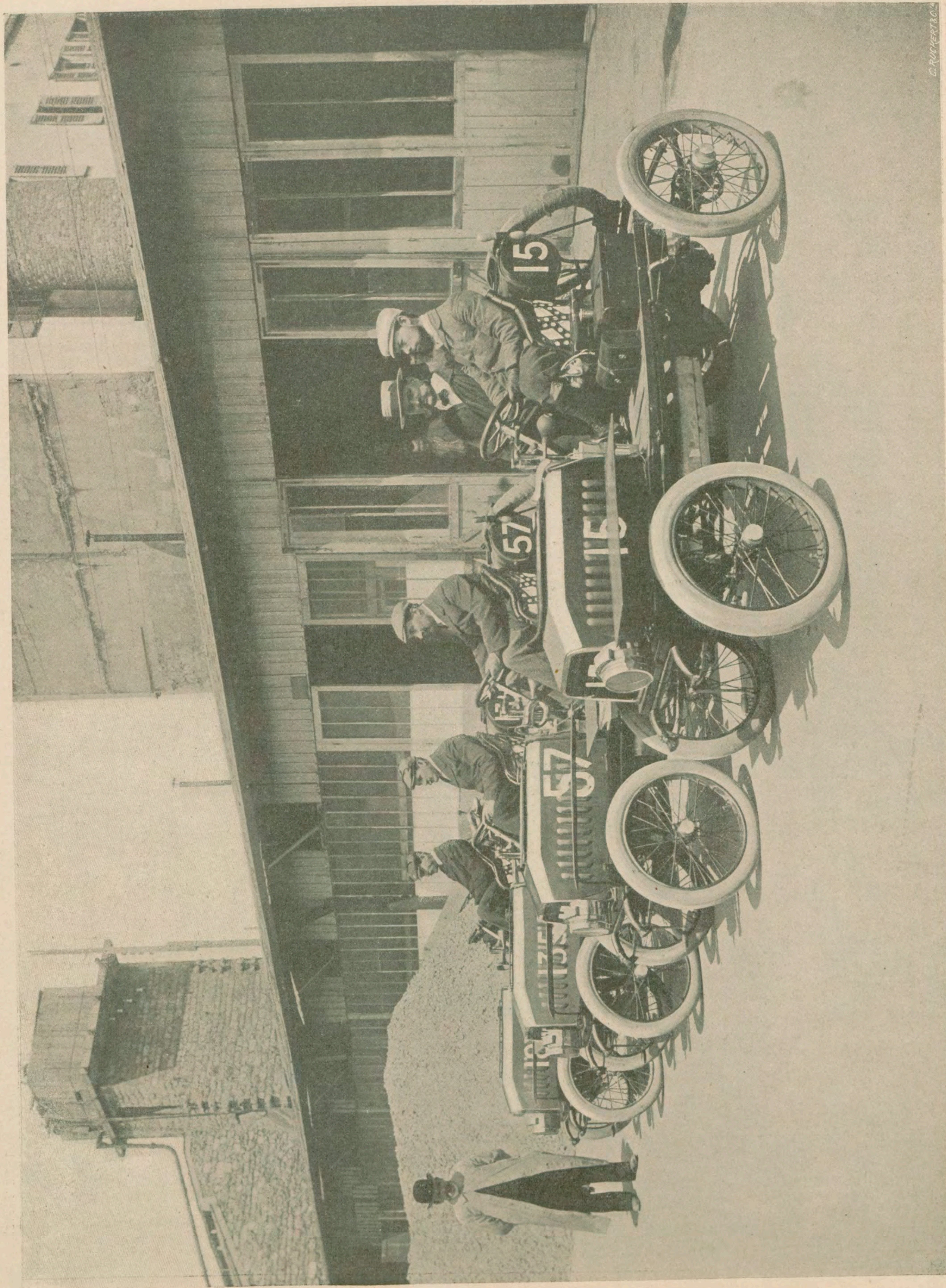
BUCQUET, SUR SA MOTOCYCLETTE *Werner*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Michelin*, AYANT BATTU TOUS SES CONCURRENTS ET ARRIVANT A BORDEAUX PREMIER EN 8 H. 55 M., SOIT UNE MOYENNE DE 63 KILOM. A L'HEURE.



LA TRIPLETTE *Motobloc* DE PARIS-MADRID. LES TROIS VOITURES ENGAGÉES, CELLES DE MM. VERSSIN ET DOMBRET FRÈRES SONT ARRIVÉES TOUTES LES TROIS A BORDEAUX. ELLES ÉTAIENT MUNIES DE PNEUMATIQUES *Michelin*.

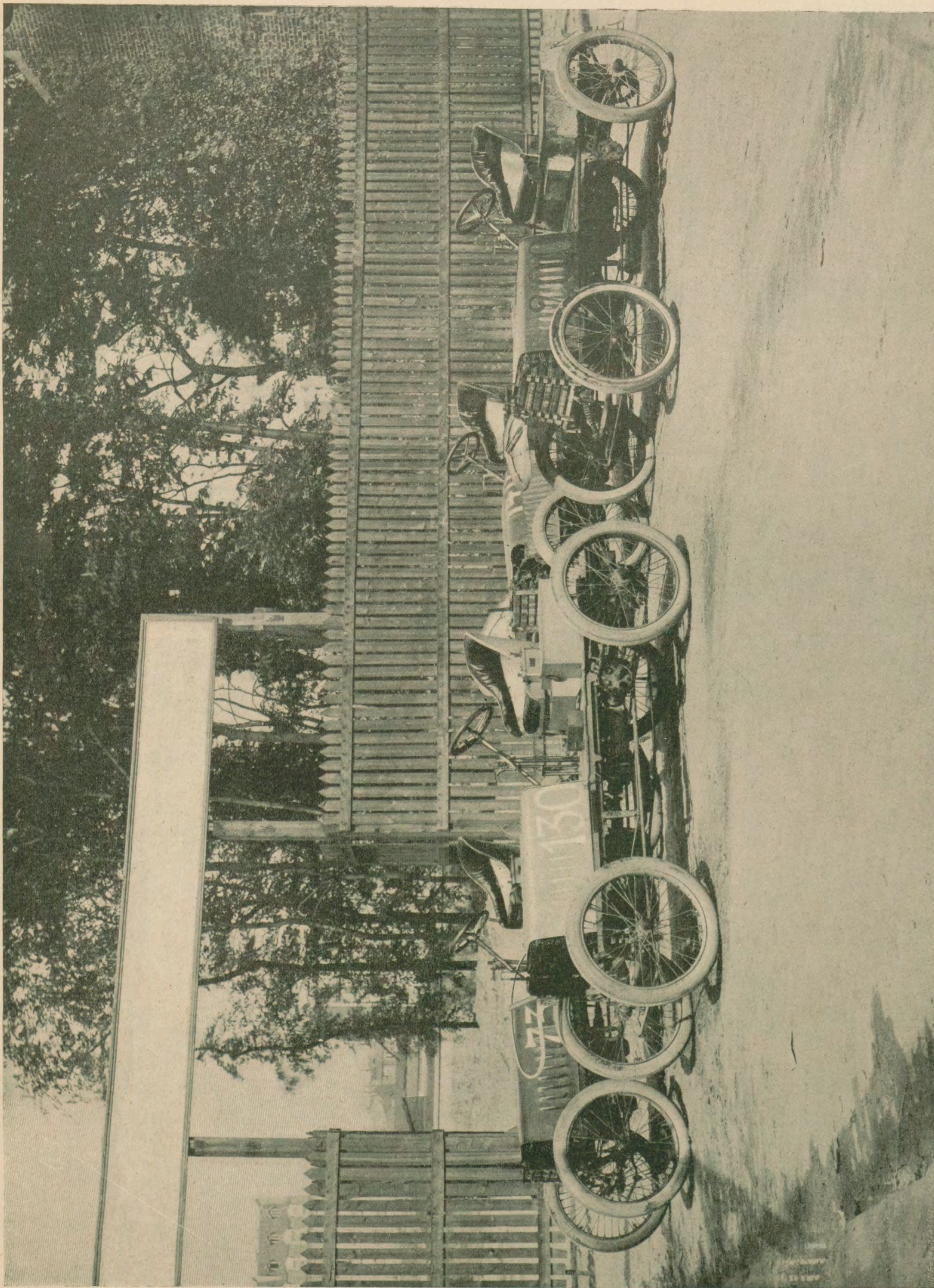
## LE "LIVRE D'OR" DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

LA VIE AU GRAND AIR



LES VOITURETTES DE DION-BOUTON DE PARIS-MADRID

MM. DE BERTRE, HOLLEY, COLLIGNON ET WEISSER, FORMANT L'ÉQUIPE DES QUATRE VOITURETTES *De Dion-Bouton*, A LEUR RETOUR DU TOUR DE FRANCE. Ces voitures sont munies de Pneumatiques Michelin.



(Cliché J. Beau.)

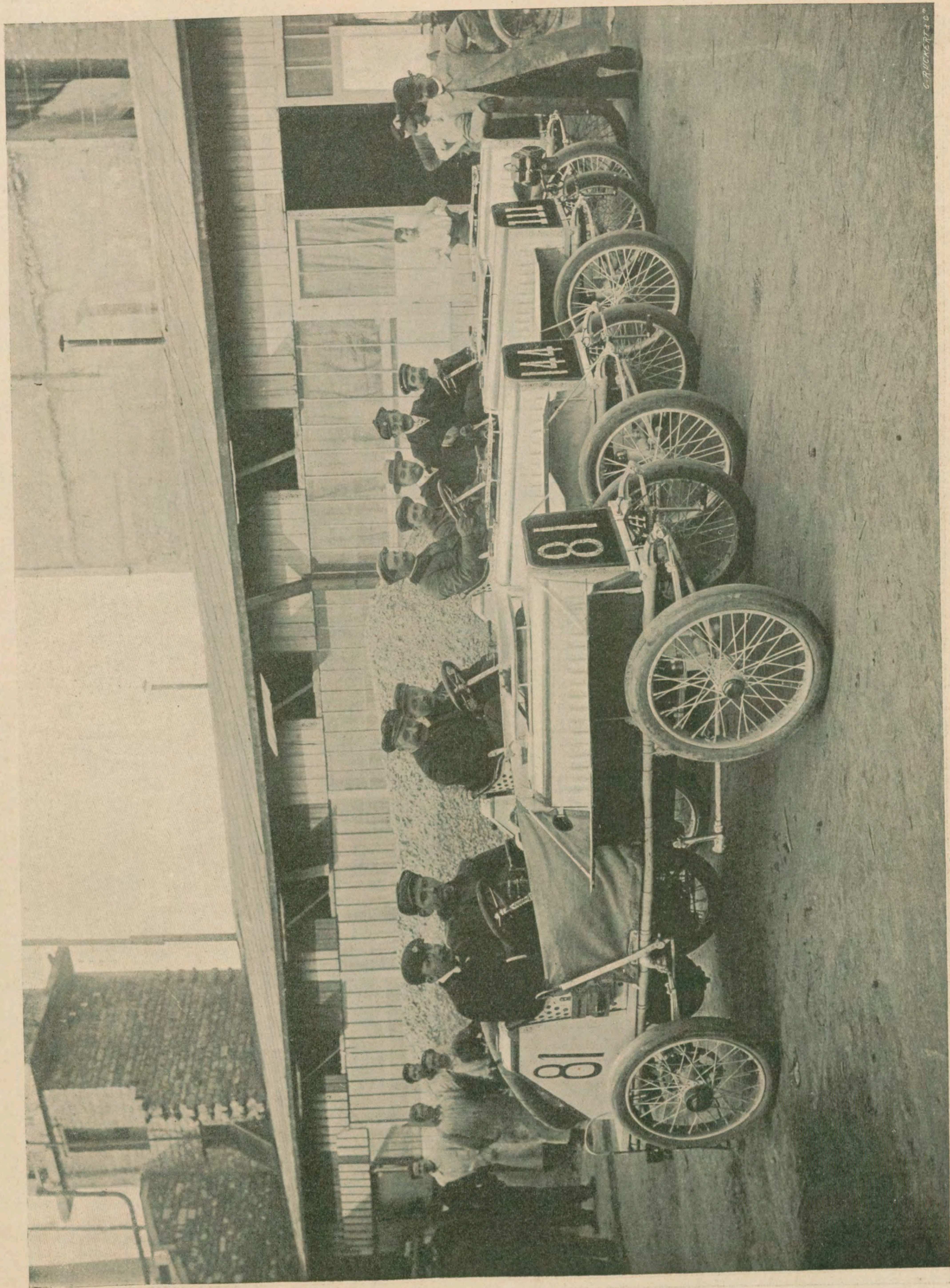
### LES VOITURETTES ADER DE PARIS-MADRID

LES VOITURETTES DE M. d'AUBIGNAC (*Pneus Continental*), BIRNBAUM (*Pneus Michelin*), SAUMIER (*Pneus Continental*) ET GAUTHIER (*Pneus Continental*), FORMANT L'ÉQUIPE DES VOITURETTES ADER DE PARIS-MADRID ET ARRIVÉES TOUTES LES QUATRE A BORDEAUX AVEC UNE EXCELLENTE MOYENNE. CES VOITURES SONT MUNIES DE LA PILE *Hydra*.

La Maison ADER est la seule ayant eu sept véhicules arrivés à Bordeaux sur sept partis.

# LE " LIVRE D'OR " DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

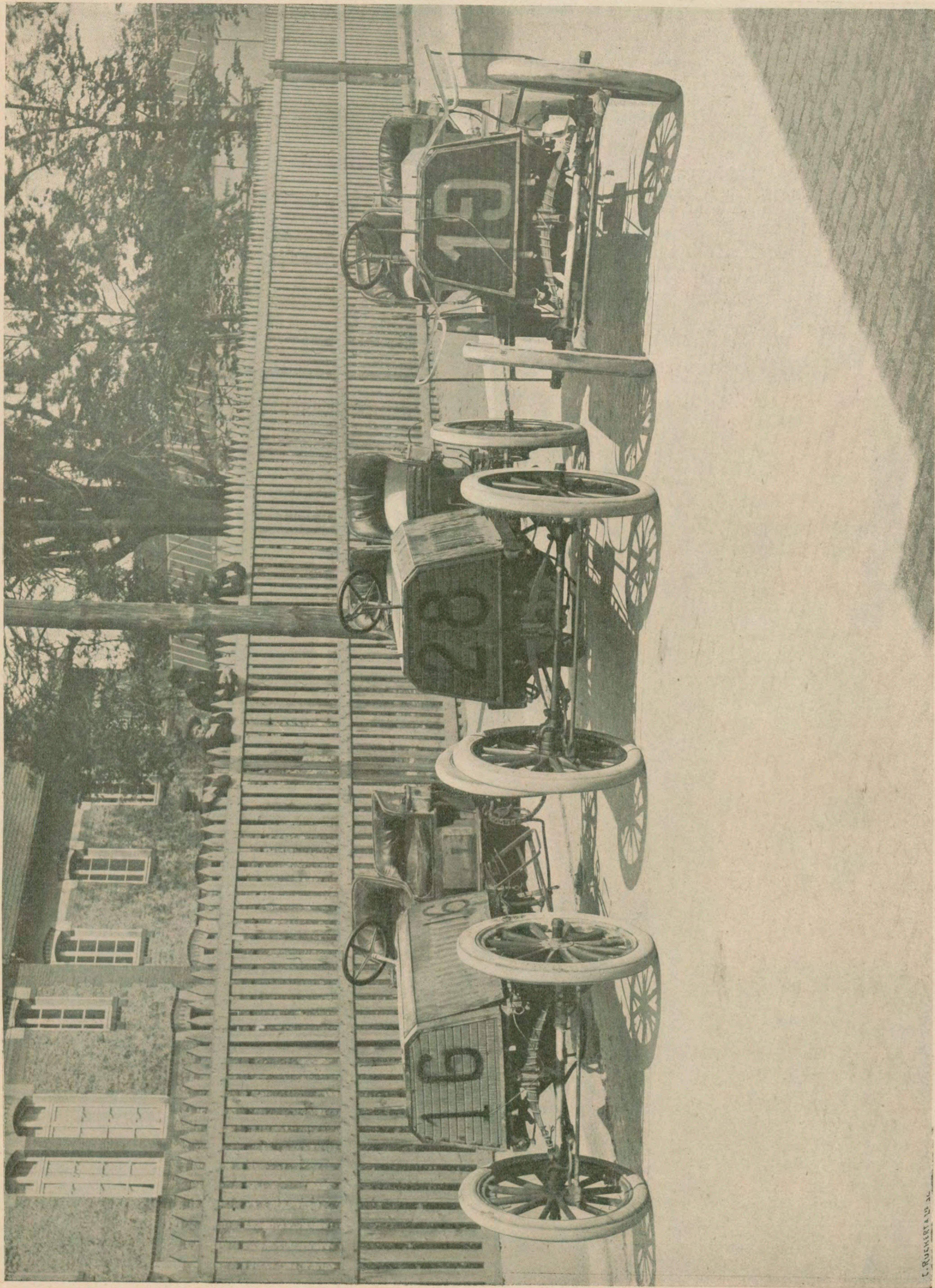
LA VIE AU GRAND AIR



C. RUCHEPOT

## LES VOITURES LÉGÈRES DE DION-BOUTON DE PARIS-MADRID

MM. BARDIN, LOSTE, PÉLISSON ET JOURNU, FORMANT L'ÉQUIPE DES VOITURES LÉGÈRES *De Dion-Bouton*, QUI VIENT DE RENTRER À PARIS, APRÈS AVOIR FAIT LE TOUR DE FRANCE, À LA SUITE DE L'INTERDICTION MINISTÉRIELLE DE LA COURSE PARIS-MADRID. CES VOITURES SONT MUNIES DE PNEUMATIQUES *Michelin*.



L. ROCHEREAU & Co.

LES VOITURES LÉGÈRES ADER DE PARIS-MADRID.

VOITURES LÉGÈRES DE MM. VALENTIN (*Pneus Continental*), QUINZCAUT (*Pneus Continental*), ET SIMON (*Pneus Michelin*), FORMANT L'ÉQUIPE DES ADER DANS PARIS-MADRID ET ARRIVÉES TOUTES LES TROIS A BORDEAUX SANS ACCIDENT NI INCIDENT.